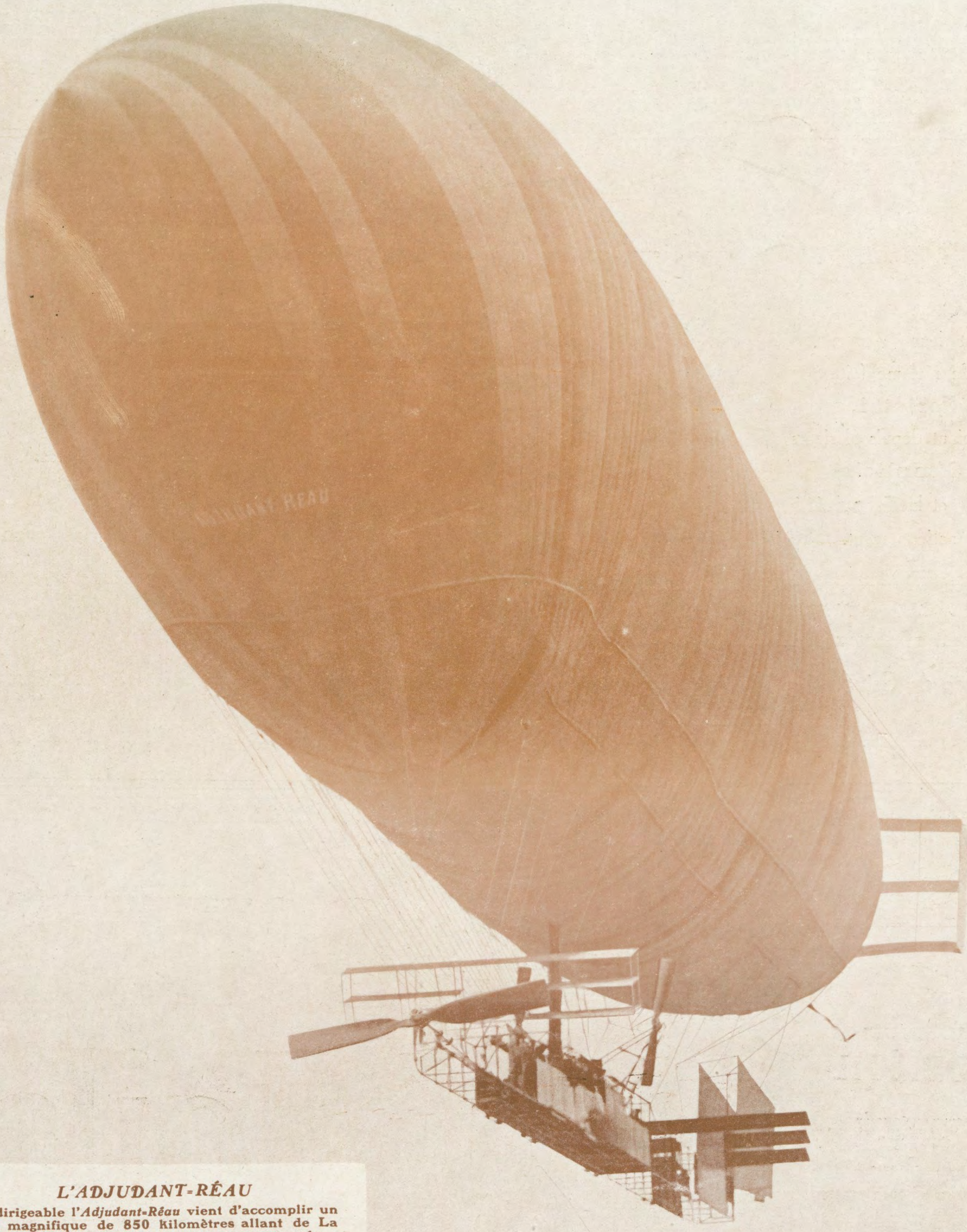
14e Année
nº 680.
Le Numéro : 30 centimes. Autres pays : 0'70
30 Septembre 1911 : Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR



L'ADJUDANT-RÉAU

Le dirigeable l'*Adjudant-Réau* vient d'accomplir un raid magnifique de 850 kilomètres allant de La Motte-Breuil à Belfort et retour sans escale.

Détails techniques : l'*Adjudant Réau* a été construit par les ateliers de la Société Astra, en tissus Hutchinson.

(Voir la double page.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

RENEZ GARDE, Madame

...s commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...gées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille ...tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ...dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **... R. de Dunkerque, Paris**, contre mandat-poste de 10f. **...ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.** ...ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

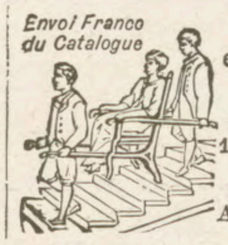
Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Relations entre Paris, Béziers, le Midi de la France et l'Espagne, via Tarascon, Cette.*

Rapide, 1re classe, L.-S., voiture directe entre Paris et Port-Bou.

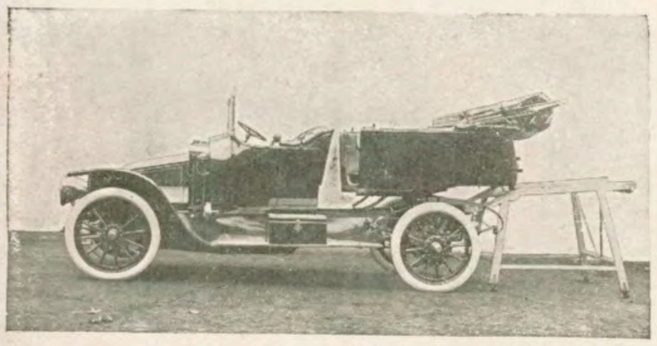
Aller : départ de Paris : 9 h. 15, matin (1re, 2e classes); 2 h. 25 soir (1re, 2e classes); 7 h. 25 soir (1re, 2e, 3e classes), 9 h. 20 (1re classe).

Retour : départ de Barcelone, 9 h. 40 m. (1re classe); 6 h. 46 s. (1re, 2e et 3e classes). Départ de Cerbère 2 h. 7 s. (1re, 2e, et 3e); 11 h. 9 s. (1re, 2e, 3e classes).

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

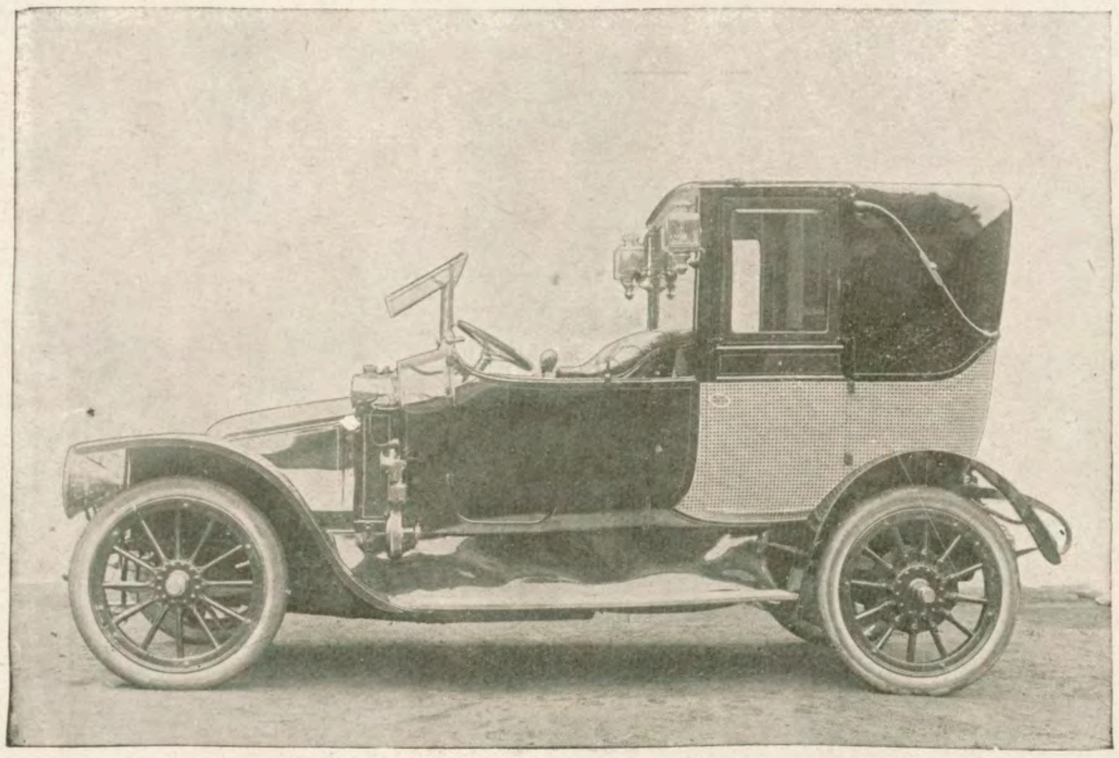


Doivent leur **Vogue**
à la grande réclame faite par
les **Propriétaires**
qui apprécient depuis plusieurs
années la **Simplicité**
et la **Sécurité**
du fonctionnement.

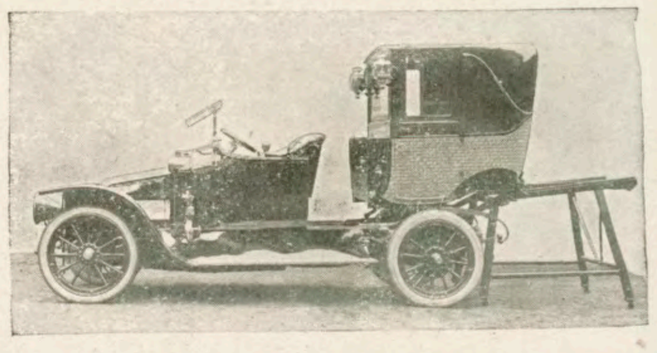
Demander le Catalogue N° 28

41, Quai de Seine, 41
PONT BINEAU
COURBEVOIE

LES CARROSSERIES
AMOVIBLES
VINET
BREVETÉ S. G. D. G.



TORPILLEUR - LANDAULET AMOVIBLE



Leur chauffeur remplace
SEUL
en 5 minutes !!
une carrosserie
Ouverte
par une **Fermée**

Téléphone : 526-90

41, Quai de Seine, 41
PONT BINEAU
COURBEVOIE

LA MEILLEURE HUILE

POUR TOUS MOTEURS

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE

Vacuum Mobiloils

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº, September 30 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

30 Septembre 1911 — N° 680
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
***Direction et Rédaction :* 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68**
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
***Pages d'Annonces*, la ligne .. .. 2 fr.**
***La page* .. .. 600 fr.**
***Encartage*.. .. .. 750 fr.**

MAHIEU, RECORDMAN DU MONDE DE LA HAUTEUR AVEC PASSAGER

Le 22 septembre, le jeune aviateur Mahieu, qui tenta l'an dernier le raid Paris-Bruxelles et retour, s'envolait avec un passager sur son biplan muni d'un moteur Renault, dans l'espoir de battre le record détenu par de Montalent avec 2.250 mètres. Il quittait Issy-les-Moulineaux à 5 h. 6 m. 10 s., s'élevait peu à peu et émerveillait tous les Parisiens par les orbes majestueuses qui lui permettaient d'escalader les nues. 55 minutes après son départ, il atteignait 2.460 mètres. Le froid l'empêchait de continuer son ascension. Il descendait et atterrissait devant son hangar à 6 h. 17 m. 45 s. Détails techniques : hélice intégrale Chauvière, magnéto Bosch.

AVANT LE CONCOURS D'AVIATION

L'aviation a remporté le plus glorieux des triomphes aux grandes manœuvres et le corps aérien n'est pourtant encore qu'à l'état embryonnaire. Le concours militaire qui

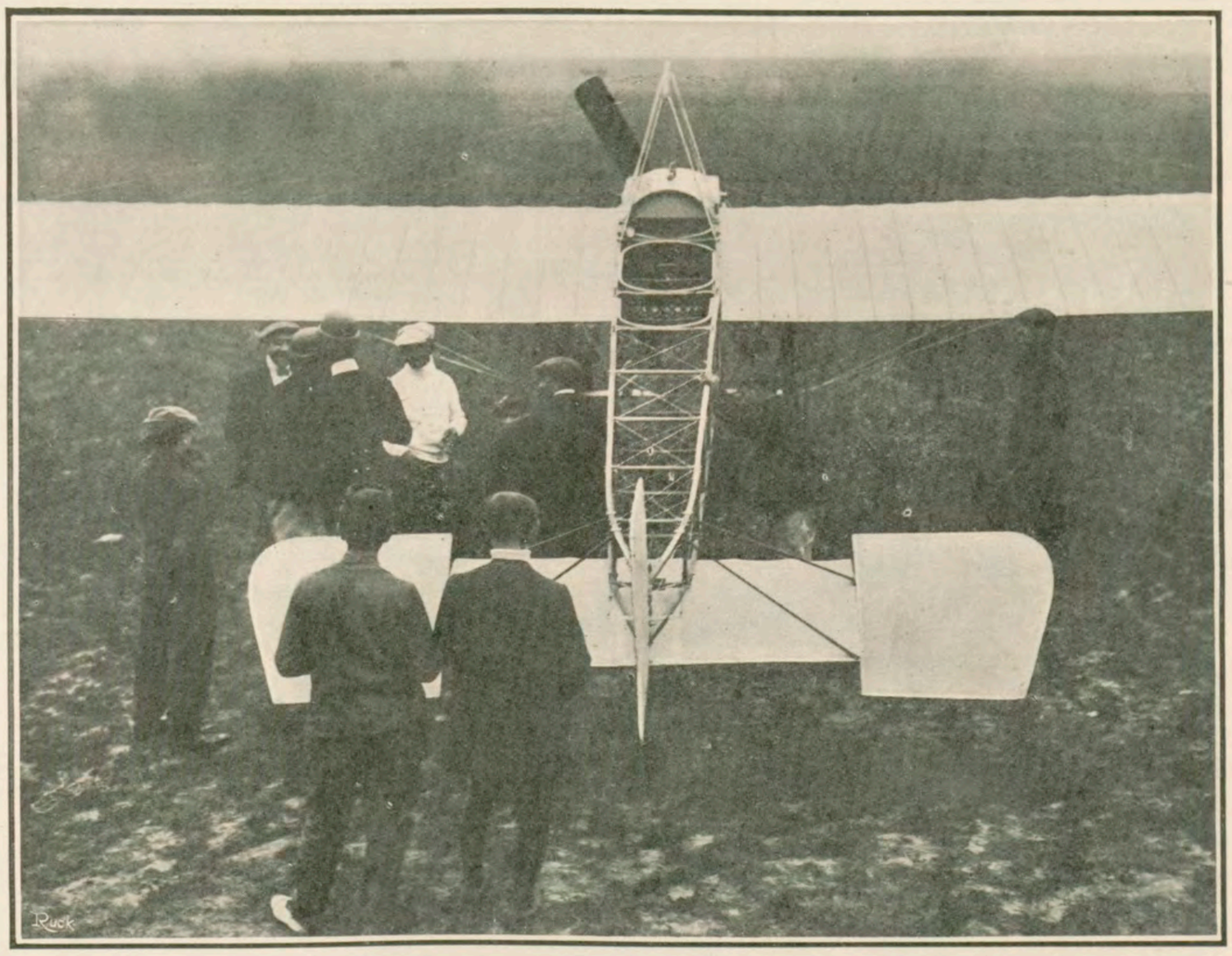
Les succès que vient de remporter aux grandes manœuvres notre flotille aérienne sont encore présents à la mémoire de tous. Et c'est avec un légitime orgueil et un sentiment de fierté que tous les Français ont applaudi au récit des exploits de nos aviateurs, exploits accomplis devant tous les officiers étrangers. Remercions les pilotes qui ont montré la grandeur de notre pays et grâce à qui, peut-être, bien des complications diplomatiques ont pu être aplanies.

Ce début triomphal doit prouver au gouvernement qu'il ne saurait trop encourager une formation complète de notre quatrième arme. Tel est l'avenir de l'armée. De l'avis unanime des officiers qui assistèrent aux évolutions des aéroplanes, en cas de guerre, la victoire ne saurait échapper à la nation la mieux outillée sous le rapport aérien. Et, chose curieuse, en même temps que les plus lourds que l'air, nos dirigeables ont fait également ressortir leur valeur. Après l'*Adjudant Vincenot* qui avait fait le raid La Motte-Breuil-Rethel-Launois-Verdun-Reims-Soissons-La Motte-Breuil, en 13 h. 30, ce fut au tour de l'*Adjudant Réau* de s'attribuer tous les records du monde par le voyage Paris-Belfort et retour, sans escale, soit 850 kilomètres en 21 h. 23 m. Rappelons, en même temps, que c'est à un auto-ballon français que revient la gloire de la première traversée de la Manche et que c'est encore un de nos aéronats qui détient le record de la hauteur pour dirigeables avec 2.000 mètres.

Ces résultats doivent donner confiance aux pessimistes qui redoutent ce moyen de locomotion. Jusqu'ici, l'Allemagne croyait nous être supérieure, grâce à ses Zeppelin, ses Parseval, ses Gross et autres mastodontes auxquels sont réservés toujours des fins plus ou moins sinistres. La France, patrie du sport de l'air, vient de reprendre la première place. Son prestige est assuré, à elle de ne pas l'abandonner. C'est à force de travail, de perfectionnements et de discipline que nous pourrons conserver notre supériorité. Espérons que nous ne nous laisserons pas rejoindre comme nous l'avons laissé faire pour l'automobile.

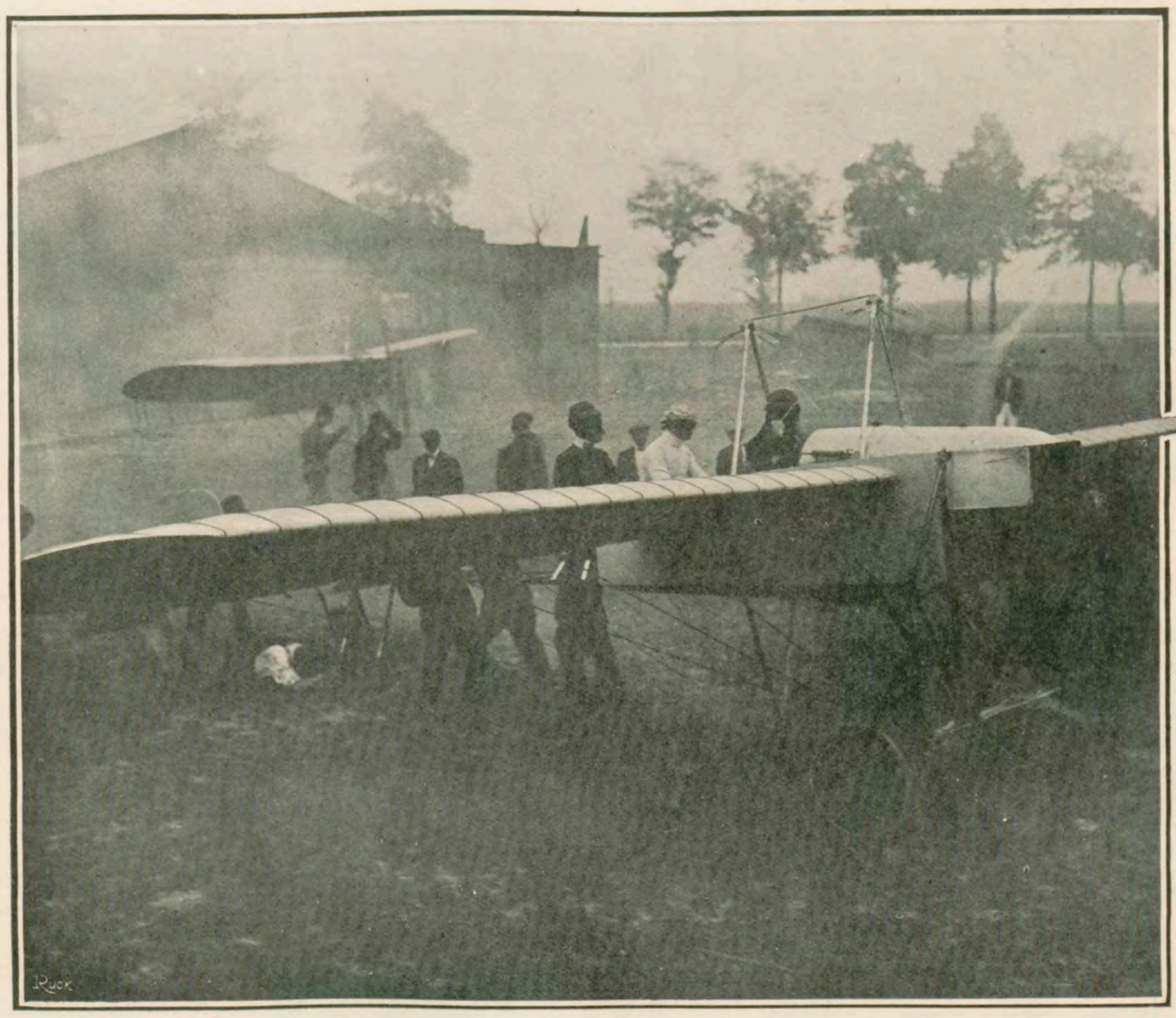
Mais pour éviter cet écueil, il faudrait que notre quatrième arme reçut une organisation impeccable. Il serait désirable que les petites susceptibilités entre l'artillerie et le génie fussent anéanties. Tant qu'un esprit de concurrence, de jalousie, subsistera entre les divers services d'aviation militaire, nous ne pourrons jamais être sûrs de l'avenir. Un remaniement s'impose. Une autorité supérieure, parfaitement au courant des questions aériennes, doit présider à l'ensemble de notre armée volante. C'est elle qui devrait s'occuper des aménagements à effectuer dans les aérodromes, des constructions de hangars, des établissements d'ateliers de réparations, c'est elle qui devrait procéder à l'achat des divers appareils, elle qui ne se laisserait pas aller, pour des questions plus ou moins sérieuses, à acheter tel aéroplane de tel type, alors que tout le monde sait qu'il sera inutilisable. Le budget voté est loin d'être celui qui est nécessaire. Il faut espérer que le Parlement saura promptement vivre avec son temps et qu'il ne lésinera plus lorsqu'il sera question de ce véritable sauveur qu'est l'aviation.

Enfin, il est essentiel que ces héros qui risquent chaque jour leur existence pour la patrie avec un mépris de la mort admirable et le strict désir de se rendre utiles, il est essentiel, dis-je, qu'ils soient payés, non pas à leur valeur, ce serait trop cher, mais autrement que d'humbles maçons. M. Stéphane Lauzanne rappelait l'autre jour que le raid



Le trois places d'Alfred Leblanc.

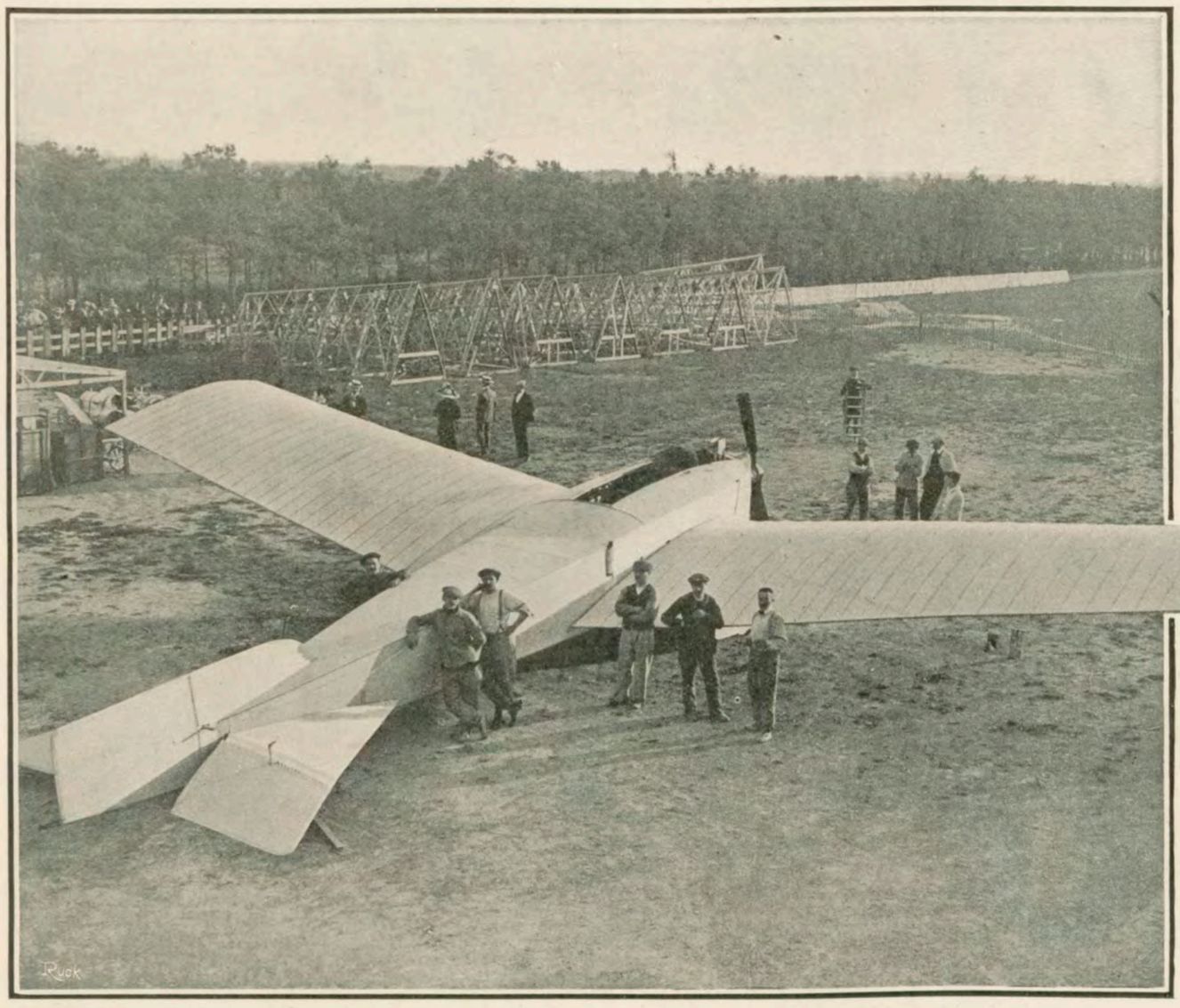
Alfred Leblanc vient de procéder à Etampes aux essais du trois places Blériot muni d'un moteur de 100 chevaux. Ces essais ont été couronnés de succès.



Alfred Leblanc va s'envoler.

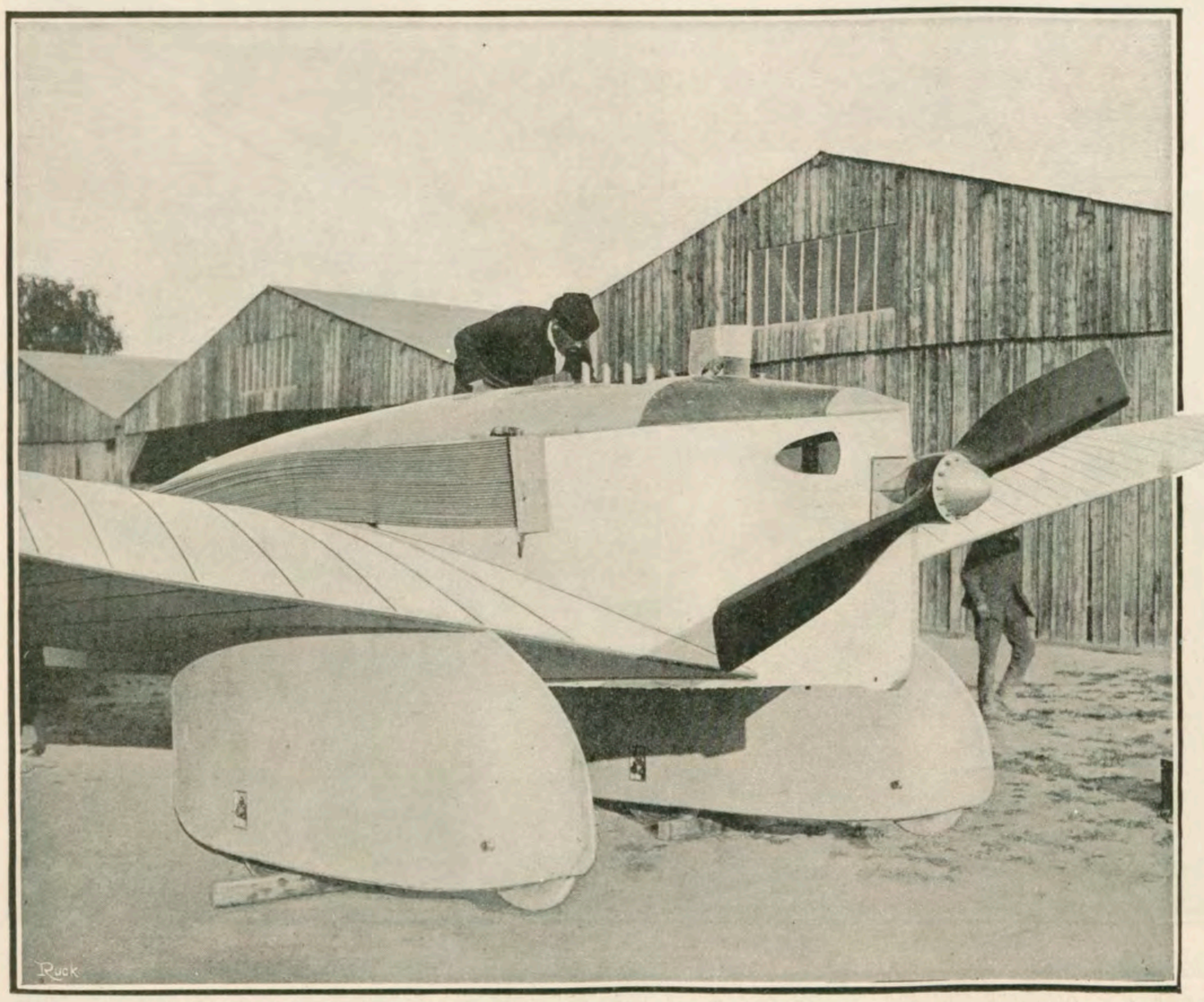
Alfred Leblanc va emmener dans les airs deux officiers. La puissance d'arrachement du monoplan au départ est telle, que sept mécaniciens doivent le tenir lorsque l'hélice est en marche.

D'APPAREILS MILITAIRES



Le monoplan blindé.

Le nouvel appareil Antoinette pour l'armée a 15 m. 90 d'envergure, 56 mq. de surface portante, 11 m. 50 de long, 4 m. de largeur des ailes à la base, 3 m. à l'extrémité.



L'avant du monoplan blindé. (Plaques Lumière.)

Cet appareil pèse 850 kilos à vide et 1.250 en ordre de marche. Il est actionné par un moteur de 60 chevaux. C'est le brillant pilote Latham qui va procéder aux essais.

va se disputer pendant tout le mois d'octobre, permettra à notre armée d'établir encore, de plus indiscutable façon, la supériorité de la France. ø ø ø ø ø

Paris-Pau avait rapporté 20 francs au capitaine Bellenger! N'est-il pas honteux de penser que des autorités aient osé donner cet infime pourboire, peut-on dire, à l'officier qui accomplit ce voyage fameux. Une seule chose étonne, c'est que tous les aviateurs militaires ne se fassent pas mettre en disponibilité pour tâcher de vivre d'un sport qui ne nourrit pas son homme lorsqu'il est mis sous le patronage du gouvernement.

D'ailleurs, n'insistons pas sur ce sujet scabreux. Le ministre de la Guerre actuel, M. Messimy, a déjà fait beaucoup pour la quatrième arme, il continuera. Il a pu apprécier de près sa valeur, se rendre compte de l'intérêt qu'il serait coupable de ne pas y attacher. Il a commencé par récompenser les aviateurs, maintenant il va organiser leur corps. Souhaitons qu'il soit aidé dans sa tâche et que ses subordonnés comprennent la hauteur de leur mission.

Il est certain que notre armée aérienne n'est encore qu'à l'état embryonnaire. C'est le concours militaire, qui va se disputer pendant tout le mois d'octobre, qui établira définitivement l'avenir de la quatrième arme. Mais avant tout, il faudrait que les autorités finissent par comprendre qu'aéroplanes et dirigeables sont deux moyens de locomotion bien différents et que leur organisation doit être absolument séparée l'une de l'autre.

Le concours d'aviation militaire. C'est près de Bétheny que se dérouleront les épreuves de ce concours. Pendant tout le mois, le jury procédera à des éliminations et le dernier jour nous assisterons à une course décisive entre les appareils retenus. Cette course comportera un voyage aller et retour sans escale d'une distance de 300 kilomètres.

Les éliminations comprendront : 1° un examen de construction ; 2° l'obligation d'accomplir trois vols avec une charge entière de 300 kilos et les approvisionnements au complet sur des parcours aboutissant à des terrains d'atterrissage dans des terres labourées, luzernes, prairies et chaumes, d'où les appareils devront pouvoir repartir. Puis, après un vol de quelques minutes, ils reviendront y atterrir une seconde fois. Enfin, un vol à charge de 300 kilos, avec approvisionnement au complet, sera également exigé : les appareils devront tourner autour d'un point déterminé et revenir sans escale au point de départ, à une vitesse supérieure à 60 kilomètres à l'heure.

Tous les aéroplanes concurrents doivent se soumettre aux conditions suivantes: 1° Etre construits entièrement en France, au moyen de matériaux de choix ; 2° Avoir fourni un parcours en circuit fermé et sans escale de 300 kilomètres; 3° Pouvoir porter sur ce trajet un poids utile de 300 kilogs., sans compter les matières nécessaires pour l'accomplissement de ce parcours ; 4° Etre munis de trois sièges ; 5° Etre de transport facile, démontables ou non, et pouvant être rapidement mis en service sans réglage minutieux.

On demande aussi que ces appareils soient munis, autant que possible, d'organes de gouverne soit en double, soit à la portée du pilote et de l'aide-pilote pour que chacun d'eux puisse indifféremment assurer la conduite de l'appareil.

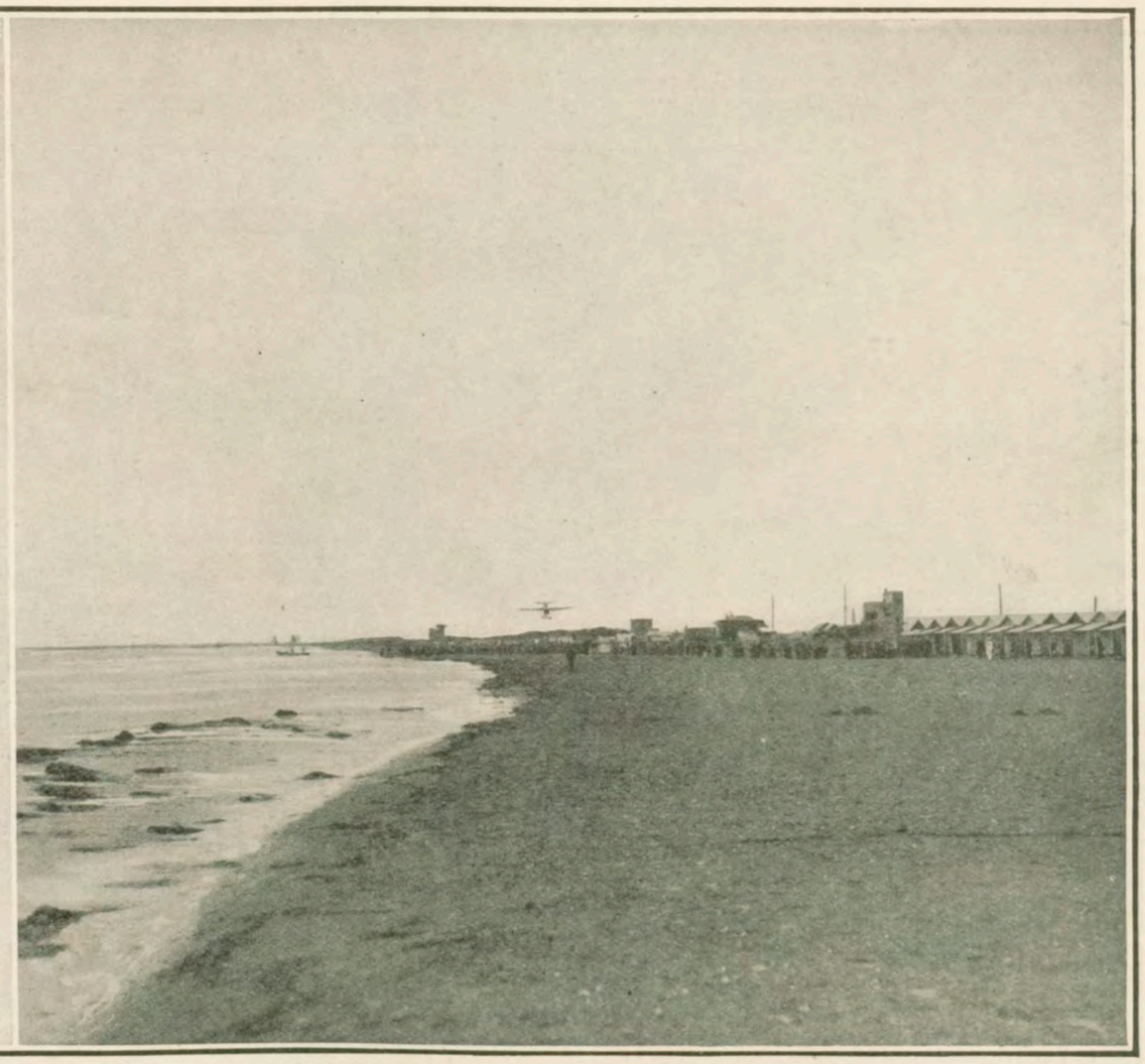
On voit que les conditions du concours sont des plus sévères. Tous les constructeurs se sont efforcés de s'y soumettre, et il n'est pas exagéré de dire que les appareils lauréats auront dû faire un grand pas vers l'idéal tant attendu.

JACQUES MORTANE.

LE CIRCUIT ITALIEN

Le vainqueur Frey.

Frey, prenait part à l'épreuve, pour remercier les Italiens de leurs soins à Ronciglione. Détails techniques : monoplan Morane, hélice intégrale Chauvière.



L'arrivée du capitaine Piazza à Venise.

Les officiers aviateurs italiens avaient le droit de prendre part à l'épreuve, mais ils ne pouvaient participer au classement. C'est ce qui permit à Frey, arrivé seulement 4e, de remporter la victoire, devant le français Gaubert.

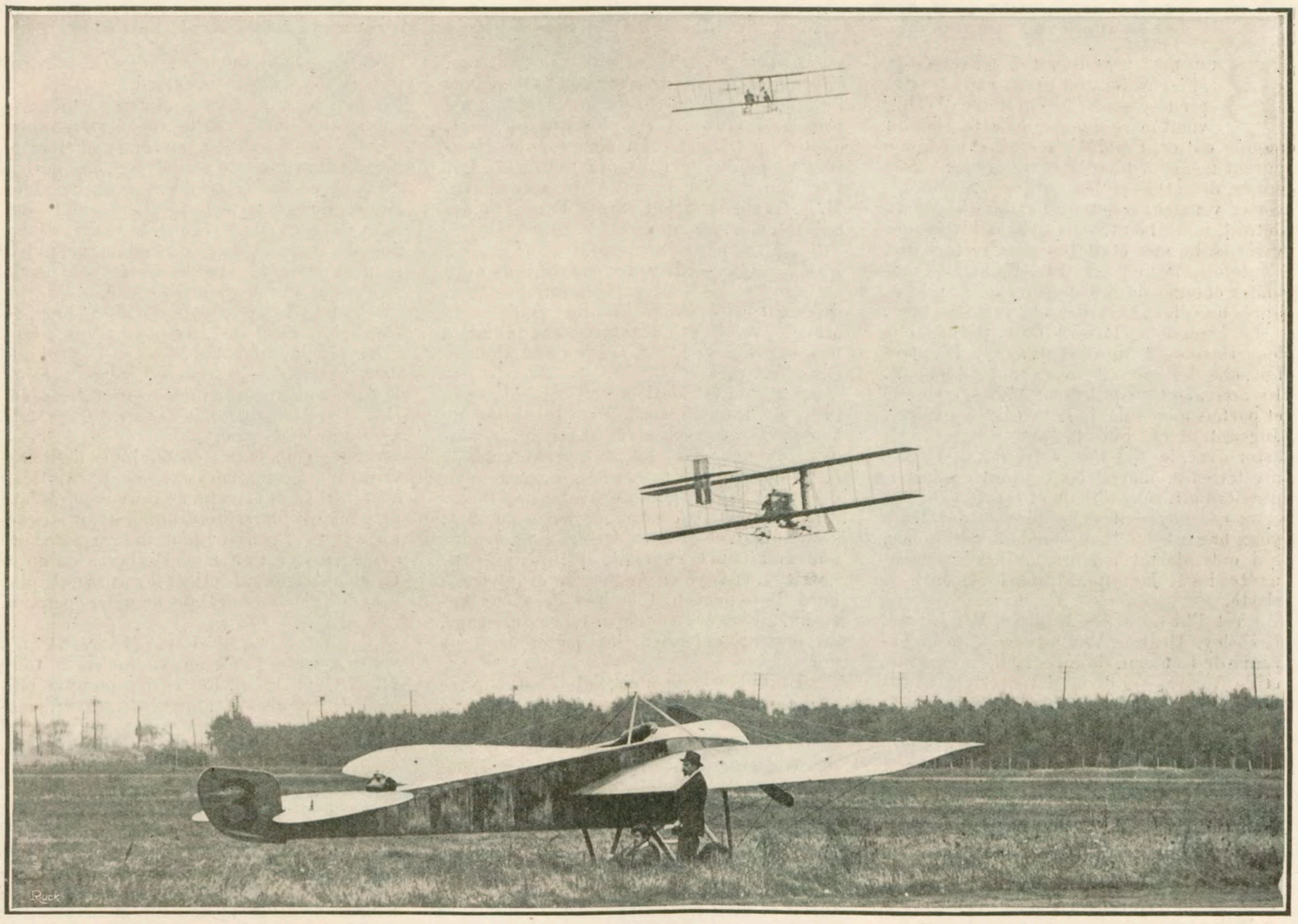
Les officiers italiens vainqueurs.

Les trois premières places furent occupées par des officiers italiens. Notre cliché représente les deux vainqueurs officieux : à gauche, le capitaine Piazza, 1er, à droite, le lieutenant Gavotti, 2e. Dét. techn. : Le capitaine Piazza pilotait un monoplan Blériot.

Gaubert, 2e du Circuit.

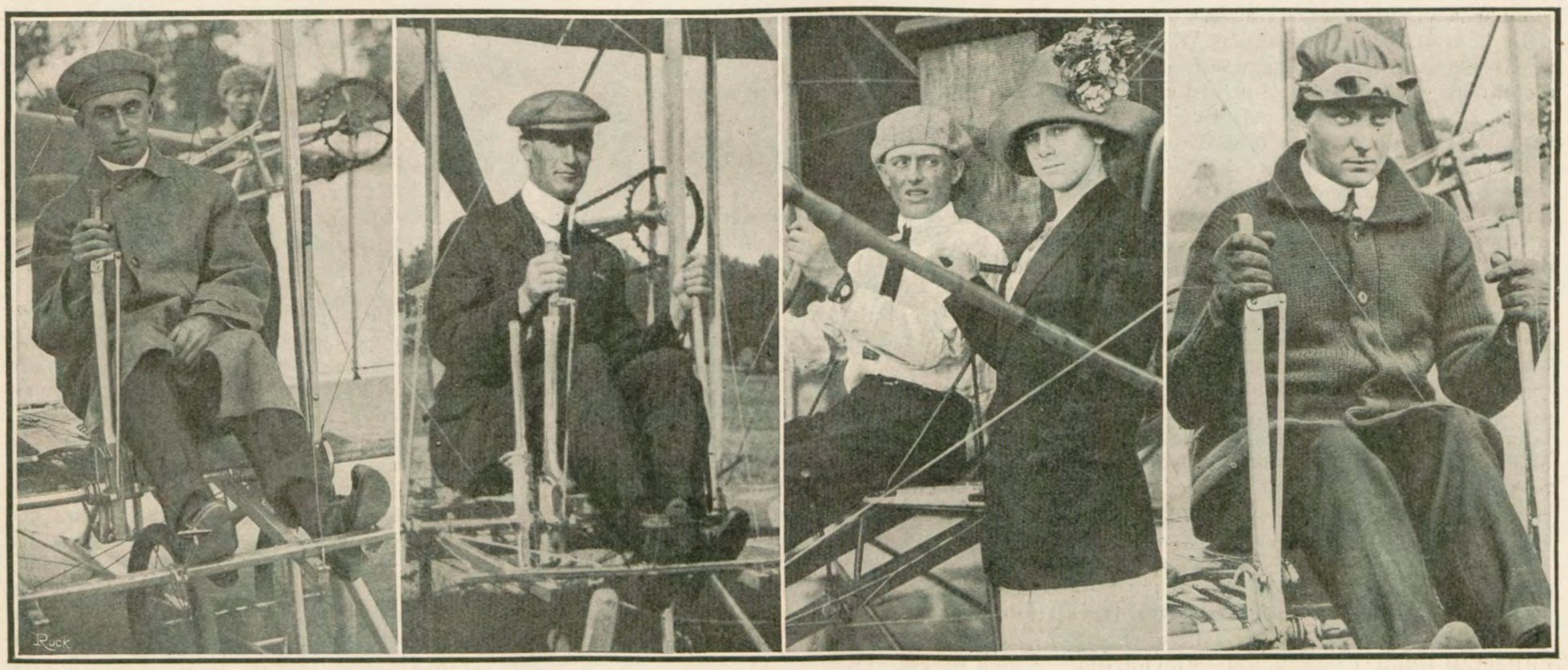
L'aviateur français Gaubert a pris la seconde place dans le Circuit Bologne-Venise-Rimini-Bologne, se classant 6e après Frey et le lieutenant Rossi.

L'AVIATION EN AMÉRIQUE



Un vol de Harry-N. Atwood.

A Brighton Beach, Harry-N. Atwood donne une exhibition. Le biplan qui évolue au-dessous du sien est celui de Thomas Sopwith, vainqueur du prix Forrest. A terre, l'appareil de Claude Grahame White, gagnant de la Coupe Gordon-Bennett 1910.



Harry Atwood.
Qui accomplit le parcours de Saint-Louis à New-York (3.600 kilom.) en aéroplane.

Cal.-P. Rogers.
Qui tente le raid New-York-San-Francisco pour le prix de 250.000 francs.

James-J. Ward.
Prend part lui aussi au raid New-York.-San Francisco organisé par M. Randolph Hearst.

Robert-G. Fowler.
Un compétiteur malheureux de la traversée de l'Amérique, soit 5.000 kilomètres.

UNE TRAVERSÉE DE LA MANCHE IGNORÉE

Le capitaine Webb et T.-W. Burgess, tous deux Anglais, ont traversé la Manche. Leur prouesse fut suivie de bout en bout par des témoins dignes de foi. Un soldat de la Grande-Armée aurait réussi le même exploit en 1817.

BURGESS, réussissant à traverser la Manche 36 ans après son illustre prédécesseur le capitaine Webb, vient de se signaler à l'attention du monde entier. Combien essayèrent qui ne purent mener à bien la tentative ? Chaque année, des athlètes des nations les plus diverses venaient se jeter à l'eau d'un côté du détroit, mais bientôt ils devaient s'avouer vaincus. La mer était toujours victorieuse. Toutefois, elle ne pouvait triompher de l'opiniâtre énergie de ces nageurs qui, aussitôt après un échec, cherchaient à recommencer.

La Manche les laissait faire. Parfois elle les repoussait immédiatement. D'autres fois, elle les laissait avancer perfidement. Ils arrivaient jusqu'à deux milles, un mille et parfois moins de la côte tant convoitée. Jugeant alors que la plaisanterie avait assez duré, le flot faisait appel à une force mystérieuse, marée ou courant contraire, qui dormait, se réveillait et écartait du but ceux qui voyaient déjà luire devant leurs yeux hagards les lumières de la renommée, qui entendaient à leurs oreilles bourdonnantes les acclamations d'une foule enthousiaste.

C'est l'histoire des Holbein, Weidmann, Greasley, Heaton, Wolffe, Mews, de la baronne de Isacescu, de miss Kellermann, etc. et de Burgess qui fit seize tentatives avant de réussir d'une façon définitive et incontestable.

L'histoire rapporte les exploits des précurseurs : à en croire l'opinion courante, c'est à Ben Johnson que reviendrait l'honneur d'avoir le premier eu l'idée de traverser à la nage le « Ruisseau d'argent » qui depuis sut exercer une irrésistible fascination sur le monde des nageurs.

Le 24 août 1872, il tentait vainement le voyage de Douvres à Calais. Après lui, le capitaine Paul Boyton, le 29 mai 1875, pagayait le détroit dans un vêtement gonflé d'air. Cette idée donna à Webb le désir d'accomplir avec ses seules forces ce que l'Américain avait fait, plus grâce à son ingéniosité que par la vigueur de ses muscles.

Le 12 août de la même année, Webb tente une première fois le passage sans succès. Il recommence douze jours plus tard et réussit alors. Le lendemain, le maire de Douvres termine ses félicitations à son adresse en ces termes : « L'Angleterre est fière de vous. Vous avez réalisé ce que jamais homme n'a fait, ni sans doute ne fera. »

Nous verrons tout à l'heure que le maire de Douvres se trompait pour le passé comme pour l'avenir.

Un an après Webb, le 15 août 1876, le professeur Cavill tente à son tour l'aventure. Il échoue. Il recommence le 22 août de l'année suivante. Suivant certains de ses amis, il serait alors parvenu à 50 mètres de la rive française et une barque le transporta à la côte pour lui épargner d'être brisé sur les rochers. A-t-il vraiment réussi ? Les renseignements officiels manquant on ne peut se fier à des rapports de camarades.

Treize ans plus tard, le 14 août 1890, l'Américain David Dalton serait parti de France et, après vingt-deux heures trois quarts de lutte aurait atterri à Dungeness où il serait tombé évanoui. Mais de même que pour Cavill, faute de témoignages solides, jamais les prétentions de Dalton ne furent prises au sérieux.

Il en sera de même hélas ! pour la traversée dont nous allons entretenir nos lecteurs. Elle ne fut pas réalisée par son auteur dans l'intention d'établir un record, mais afin de prendre la fuite. C'est plus que du sport, c'est du patriotisme. Et nous sommes heureux de publier le récit qui nous a été fait par l'un des descendants du recordman, M. E. Guglielmini, habitant à Paris, rue des Saints-Pères.

La fuite dans la Manche. — Je puis vous affirmer nous a dit notre interlocuteur, qu'avant le capitaine Webb et Burgess, la Manche avait été traversée une première fois en 1817 ou 1818 par un soldat de la Grande Armée.

« Jean-Marie Salati, né en 1793, à Malesco, près de Domodossola, dans la vallée de Vigezzo, après avoir servi à bord de la *Belle-Poule* comme matelot, fut versé dans le corps des fusiliers maritimes, si cruellement décimé à la bataille de Waterloo. Il fut ramassé vivant encore, après le combat, sous un monceau de cadavres. Soigné dans une ambulance ennemie, il fut, après sa guérison, envoyé en Angleterre et interné à bord d'un ponton. C'étaient de vieux bateaux, ancrés à quelque distance du rivage, où étaient enfermés les prisonniers de guerre.

« Durant de longs mois, Salati eut, comme ses compagnons d'infortune à supporter, une dure captivité. Las de ces souffrances renouvelées chaque jour, il résolut de s'y soustraire par la fuite ou par la mort. Ignorant des événements qui attristaient la France, il ne voulait pas rester aux mains de l'ennemi. Ce qu'il rêvait, c'était aller reprendre son rang dans la Grande Armée, pour continuer la lutte. S'il ne pouvait fuir, plutôt que de penser que les autres se battaient et qu'il n'était pas à leurs côtés, il se suiciderait.

« Dès sa plus tendre enfance, il était un nageur émérite. A maintes reprises, il avait traversé en se jouant les torrents et les lacs de son pays natal. Aussi résolut-il de tenter la grande aventure !

« Un soir que la tempête faisait rage sur la côte anglaise, il se dépouilla de ses vêtements, s'enduisit le corps avec du suif qu'il avait ramassé à cette intention, puis se laissa couler à la mer. « Je me laissai défiler sans bruit », disait-il dans son langage pittoresque.

« Les éclats du tonnerre, les grincements du ponton ébranlé jusque dans ses fondements couvrirent le bruit de sa chute qui passa inaperçue. Il nagea le plus longtemps possible entre deux eaux. Revenu à la surface des flots, il se trouva au milieu d'épaisses ténèbres, déchirées par intervalles par les éclairs aveuglants. L'orage s'apaisa alors qu'il était déjà bien loin de l'Angleterre. Durant de longues heures, tantôt nageant, tantôt faisant la planche pour se reposer, il avança péniblement sans direction, pour venir échouer enfin sur une petite plage non loin de Boulogne. Des pêcheurs le ramassèrent là, exténué, harassé. Ils le portèrent dans une cabane, l'étendirent sur un amas de voiles, le frictionnèrent, lui firent prendre des cordiaux, puis il tomba dans un sommeil réparateur.

« Lorsqu'il en sortit, après s'être restauré, il revêtit un costume de pêcheur et escorté par ses braves sauveteurs, presque porté en triomphe par eux, il se rendit au bureau de recrutement de Boulogne demandant à rejoindre son corps sans retard.

Salati ne considéra jamais sa traversée comme un exploit. Il la racontait simplement à ses parents, à ses amis, et moi, le dernier survivant de ses neveux, j'ai entendu maintes fois ce récit émouvant pendant lequel de grosses larmes coulaient des pauvres yeux sans regard du conteur, car, avec les années, la cécité était venue. Il mourut en 1880, au presbytère de Saint-Brice-sous-Forêt (Seine-et-Oise), dont son fils, l'abbé Louis Salati, ancien soldat de Garibaldi, était le titulaire. C'est dans l'humble cimetière qui entoure l'église que dort de son dernier sommeil, le vieux brave, le parfait honnête homme qui fut Jean-Marie Salati qui accomplit *le premier* la traversée de la Manche.

« Sans vouloir en rien diminuer l'admiration qu'a provoqué l'exploit du capitaine Webb en 1875 et celui de Burgess, qui date de quelques jours, je crois qu'il serait strictement juste et glorieux pour la France de faire savoir que c'est un modeste héros de notre Grande Armée qui détient le record de la plus grande prouesse nautique de notre époque ».

Pourquoi cette traversée fut possible. Tel est le récit qu'a bien voulu nous faire M. E. Guglielmini. Certes les preuves officielles manquent à l'appui de ses affirmations. Mais il en est une qui prime tout : si le fuyard avait été pris par les autorités anglaises, il aurait été ramené au ponton et, dans la nuit, il ne pouvait rencontrer aucun secours dans le détroit. Seul, livré à soi-même dans la périlleuse aventure, il était forcé de nager jusqu'au rivage. Il ne pouvait abandonner. S'arrêter, c'était couler à pic. Il puisa dans son être les ressources d'énergie et de courage nécessaires. Il réussit non point pour établir une performance, mais pour échapper au joug de l'ennemi. Et ce sentiment patriotique permet d'accomplir de plus belles choses que lorsqu'il s'agit seulement de battre un record.

Il est certain que ceux qui doutent déjà de la traversée d'un Burgess ou d'un Webb n'accorderont pas leur confiance à celle du soldat de la Grande Armée, Jean-Marie Salati.

Evidemment, il serait difficile de donner l'officialité à cette perfomance. Dans le sport, hélas ! nous sommes obligés d'exiger des preuves, des procès-verbaux, des contrôles et maintes formalités. Si nous n'y recourions pas, la Manche, par exemple, serait traversée vingt fois par semaine.

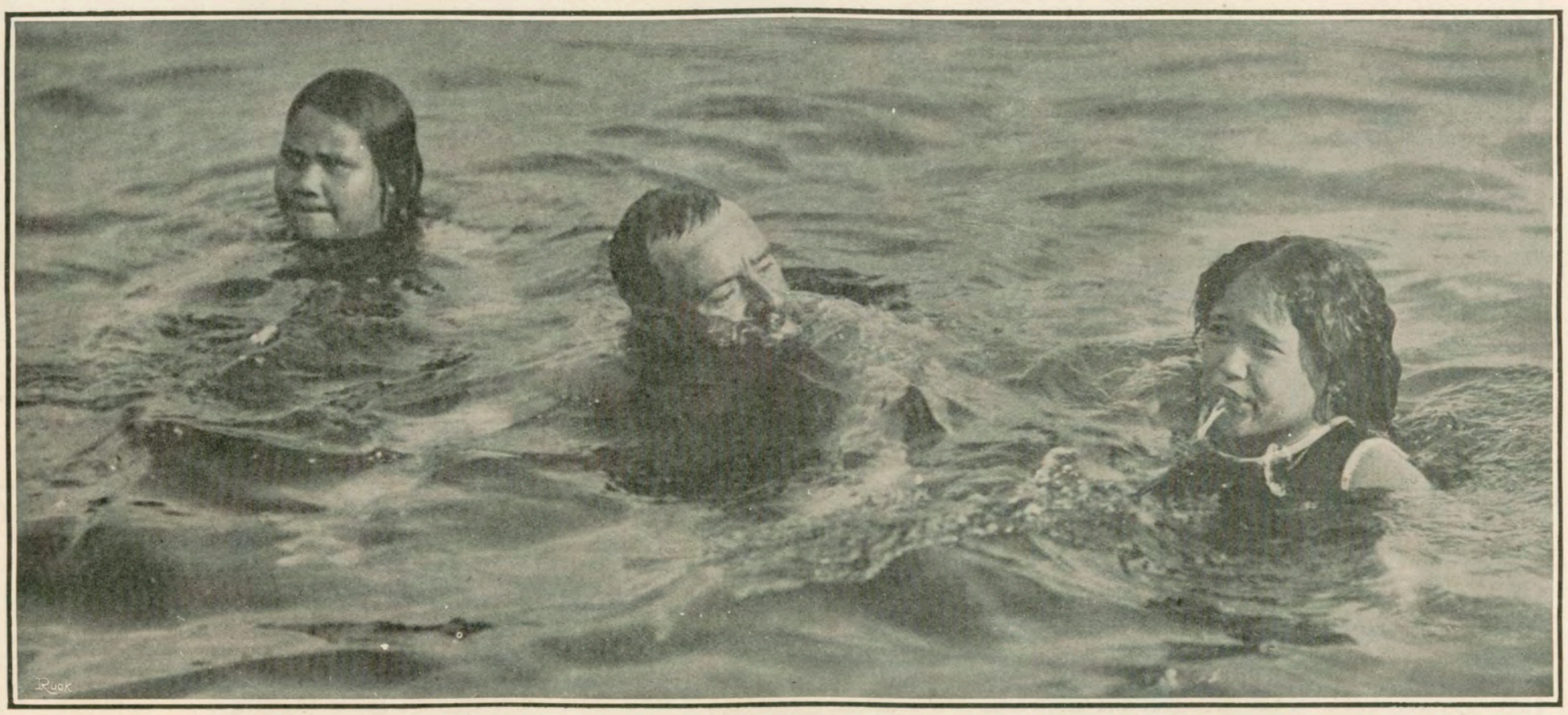
Nous ne cherchons pas à vouloir faire admettre cet exploit magnifique comme un record, mais nous prétendons faire un acte de justice en rappelant ce récit qui, nous en sommes convaincus, est absolument véridique. Salati ne cherchait pas à le considérer comme une perfomance digne d'éloges. Il le rapportait simplement. C'était pour lui uniquement une belle fuite et une excellente plaisanterie faite à nos ennemis d'alors, les Anglais. Il avait acheté cher sa liberté, il n'en demandait pas plus. Il était heureux d'avoir échappé au joug qui lui pesait. Peu lui importait le moyen. C'était une anecdote de sa vie de militaire. Il la racontait avec complaisance, comme un héros qu'il était, parce qu'il avait pu regagner le sol français; et non point parce qu'il avait accompli une prouesse incroyable.

J. M.

BURGESS FÊTÉ EN ANGLETERRE

La remise de la Coupe à Burgess.

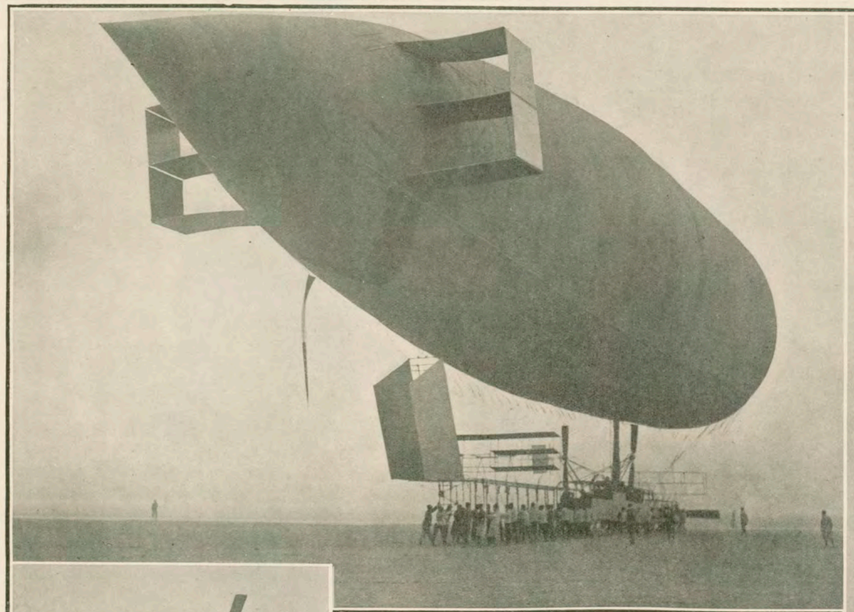
T.-W. Burgess vient de recevoir la Coupe que notre confrère anglais, le Sportsman, *avait décidé, depuis de longues années, de remettre à celui qui renouvellerait l'exploit du capitaine Webb. A gauche, le héros de la traversée. A droite, Mme Burgess et Burgess senior.*

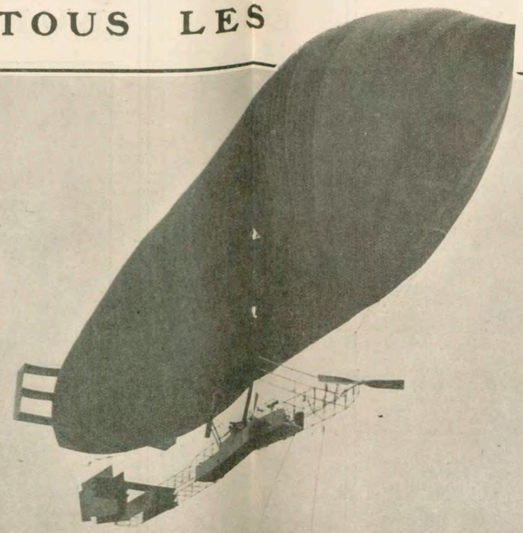


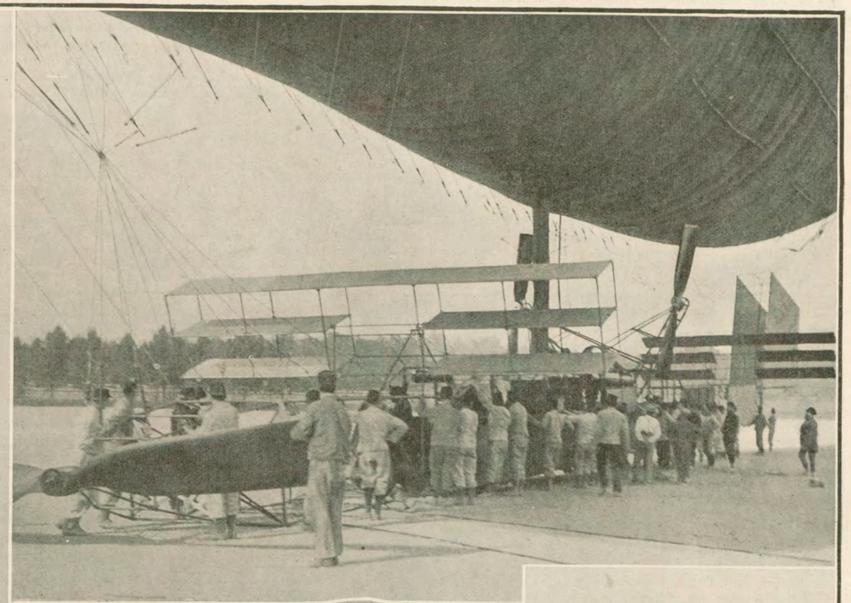
Burgess donne des leçons.

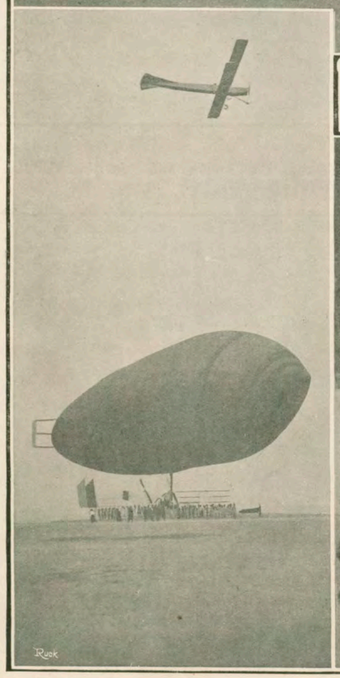
*Burgess donne de nombreuses exhibitions à Londres. Tous les sportsmen viennent l'admirer. Il fait même des essais sur six heures et entre temps s'amuse à inculquer aux jeunes gens et aux petites filles l'amour de l'*over arm side stroke, *sa nage préférée, tant dénigrée par certains.*

L'*ADJUDANT-RÉAU* A BATTU TOUS LES RECORDS DES DIRIGEABLES

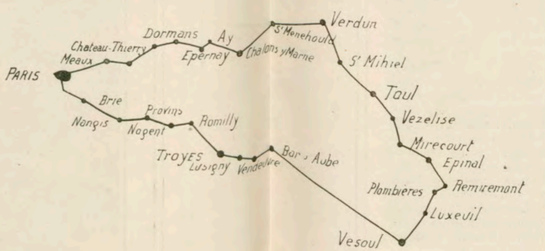




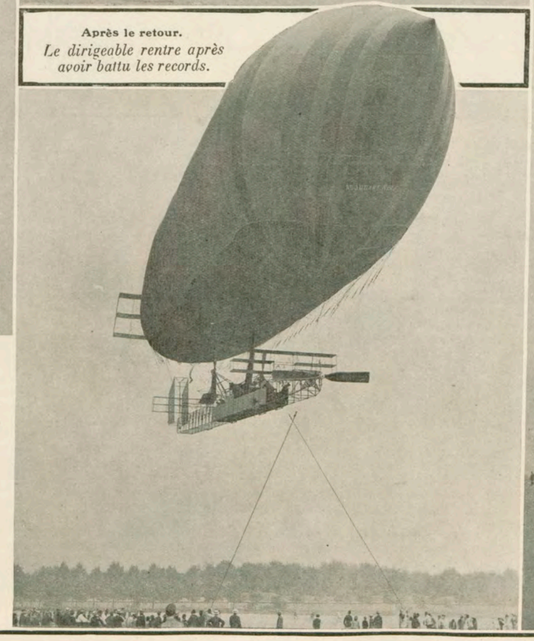


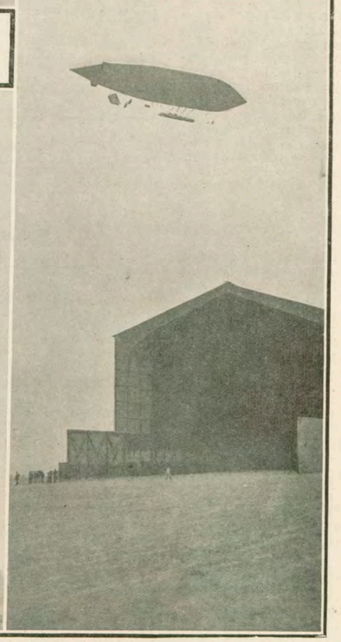


L'*Adjudant-Réau* rentre après l'atterrissage.
L'Adjudant-Réau, saisi à l'atterrissage par les militaires, est ramené à son hangar d'Issy-les-Moulineaux.



Après le retour.
Le dirigeable rentre après avoir battu les records.





Plus lourd et plus léger que l'air.
L'aviateur Labouchère vient saluer en aéroplane le recordman du monde qui vient d'accomplir le circuit Paris-Belfort et retour.

L'équipage du dirigeable.
De gauche à droite, debout: MM. Cohen, Munier, Surcouf, constructeur du dirigeable, lieutenant Caussin, comte de la Valette. Assis, de gauche à droite : MM. Chéron, Antoine, adjudant Legros, sergent Fontaine.

On lance le guide-rope.
L'Adjudant-Réau, vient de s'assurer les records du voyage. Il courait sans escale, les 18 et 19 septembre, 850 kilomètres en 21 h. 23 m. Il effectuait le Circuit de Paris à Belfort et retour que nous indiquons.

L'atterrissage à Issy.
Les mécaniciens viennent de lancer le guide-rope que saisissent les soldats qui attendent le dirigeable. Ils vont attirer l'Adjudant-Réau à terre et lui faire réintégrer son hangar.

Plaques Lumière.
Le dirigeable passe au-dessus du hangar.
L'Adjudant-Réau devra encore s'élever à 2.000 mètres et faire le voyage Paris-Bruxelles-Londres et retour.

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT

La saison de football rugby débutant d'ici peu, nous avons cru intéressant de commencer aujourd'hui une série d'études sur les équipes qui, tout en n'étant pas encore classées comme grands teams, peuvent d'après leurs performances de la saison dernière aspirer à ce titre. Nous ne parlerons naturellement pas des Stade Bordelais, Football Club de Lyon, Sporting Club Universitaire de France et autres maîtres du football rugby; les équipes qui par leur courage se sont imposées à l'attention, les équipes qui viennent « en un mot » auront seules leur place ici.

Nous parlerons aujourd'hui d'un team qut fit beaucoup parler de lui la saison dernière et dont les rencontres sensationnelles avec plusieurs clubs champions sont encore présentes à la mémoire; nous avons cité l'Union Sportive Romanaise et Péageoise. Puissent, parmi les équipes que nous allons citer, quelques unes parvenir l'an prochain à la renommée.

Fondée par un équipier parisien, Charles Vareilles, ancien trois quart du Stade Français, l'Union sportive Romanaise et Péageoise a montré tout de suite qu'elle voulait marcher sur les traces de son fondateur et elle y a réussi. Ce n'est pas chose facile que de fonder une équipe de rugby, lorsque l'on veut se classer dans les tout premiers; les éléments se trouvent toujours, mais c'est justement à ce moment là que commencent les difficultés. De ces jeunes gens fougueux, indiciplinés, pleins de courage mais fort mal entraînés, il va falloir tirer une équipe de quinze hommes, et leur inculquer, en même temps que les principes mêmes du jeu, l'idée que chacun d'eux joue pour l'équipe.

Ce fut à Romans la tâche de Vareilles et il a réussi au-delà de toute espérance.

Le brillant trois-quart qu'il était s'est dépensé sans ménagement pour former des élèves à son image, et à ces quinze joueurs, hier encore inconnus de lui, il a infusé un peu de cette science et de ce brio qui l'on fait applaudir tant de fois sur les terrains parisiens. Les trois-quarts surtout ont profité de ses leçons, et je me souviens que, les regardant jouer contre le Scuf, je ne pus m'empêcher de leur trouver un peu de la facture du maître!

L'équipe de l'Union Sportive Romanaise et Peageoise.

Au premier rang, de gauche à droite : Chardonnay, Dumoulin, A. Morel, Botreau. Au deuxième rang : J. Bell, Coste, Flandrin, Sibeud, Revol, Gouin, Vareilles (cap.), Bell, Youd, Charrel, J. Roussel.

La saison dernière. Le premier match de la saison de l'U. S. R. P. fut joué à Lyon contre le Football Club de Lyon, alors Champion de France, qui triompha d'ailleurs facilement par 24 à rien. Nullement découragés par cette défaite, les équipiers de l'U. S. R. P. se mirent sérieusement au travail et ne tardèrent pas à faire d'étonnants progrès. Au cours des matches d'entraînement, disputés avant les Championnats de France, l'U. S. R P., ne subit aucune défaite, réussissant à faire match nul par 9 à 9 avec une excellente équipe du National Footballers Club de Londres. Le Championnat des Alpes fut enlevé facilement par 65 points à 3. Au premier tour du Championnat de France, l'U. S. R. P. fut opposé à la redoutable équipe de Châlon, qui succomba après une partie terriblement disputée par deux essais à un; au deuxième tour, le Football Club de Lyon, qui jouait sur son terrain, était sans conteste grand favori; d'après ses performances passées la grosse majorité des sportsmen considérant les Lyonnais comme d'une classe supérieure; à l'étonnement général, l'U. S. R. P. faillit bien triompher, n'étant battu de justesse que par 6 à 3 : *deux buts sur coup franc à un essai.*

Un autre match, joué à Romans contre le même Football Club, le vit encore triompher par 11 à 8. Les résultats de ces deux rencontres montrent clairement les progrès considérables réalisés dans une seule saison par les joueurs Romanais.

La dernière rencontre de l'U.S.R.P. l'opposa au fougueux Scuf à Paris. Handicapés par le déplacement, ayant commis la faute de passer une nuit en chemin de fer, les Romanais ne purent que faire une honorable résistance devant une équipe d'ailleurs bien plus lourde, et furent battus par 17 à 3.

Cette année, l'Union sportive Romanaise compte bien continuer la série de ses succès, elle vient d'ailleurs d'élaborer son calendrier pour l'année 1910, 1911, et à côté des rencontres de championnat, on trouve des matches avec le Football Club de Lyon, l'Association Perpignanaise, champion de seconde série, le Havre Athletic Club tenant du championnat de Haute-Normandie les équipes de l'Union Athlétique Voironnaise, de l'Olympique de Marseille, du Racing-Club Toulonnais, etc. C'est dire que les poulains de Vareilles n'ont nullement l'intention de s'endormir sur leurs lauriers.

Notes sur les joueurs. A. Morel, arrière. Excellent sur le ballon et sur l'homme. Arrête un dribbling en cueillant le ballon en vitesse dans les jambes des avants adverses, coup de pied long et précis.

L. Charrel, 3/4 aile gauche. Très léger, mais solide pourtant; médiocre sur l'homme, très bon sur le ballon. A un déboulé extraordinaire. Très perçant. L'étoile de la ligne.

P. Joud, 3/4 centre gauche. Puissant et sûr; arrêts remarquables; très pénétrant, sert bien son ailier : brillant joueur. Ancien ailier.

E. Revol, 3/4 centre droit. A toujours montré les plus brillantes qualités de trois-quart, a joué longtemps ailier; maintenant, centre impeccable, par sa défense sûre et par ses attaques superbes de brio et d'à-propos, toujours terminées par des passes extrêmement précises.

Flandrin, 3/4 aile droite. Le plus vite de l'équipe, possède de très brillantes qualités, plaque bien. Se fait remarquer par ses crochets déconcertants.

Dumoulin, demi de mêlée. Très adroit, toujours sur le ballon, très bonne défense.

L. Clément, demi d'ouverture. Extrêmement calme, plein d'à-propros; a des ouvertures déconcertantes d'imprévu. Coup de pied long et précis.

P. Gouin, avant 1re ligne. Grand et solide, résistant; joue bien la touche, bon dribbleur.

Chardonnay, avant 1re ligne. Excelle à « sécher » la balle dans la mêlée, plaque bien, toujours régulier; donne, de bout en bout.

J. Bell, avant 1re ligne. Le poids lourd de l'équipe, pousse terriblement à la mêlée, toujours sur le ballon, joue avec fougue : plein d'entrain.

F. Sibeud, avant 2e ligne. Un vieux joueur, joue la touche comme pas un, excellent dribbleur.

J. Roussel, avant 2e ligne. L'avant complet, puissant, vite, scientifique; fait sans bruit beaucoup de travail.

M. Belle, 3e ligne. Très courageux dans la défense.

U. Botreau, 3e ligne. S'entend à merveille avec Bell; joueur infatiguable; arrêts précis, très gênant pour l'attaque adverse.

E. Coste, 3e ligne. Jeune joueur très consciencieux, dribbleur émérite, beaucoup d'entrain.

L'équipe, composée d'équipiers jouant ensemble depuis longtemps, se connaissant bien, est remarquable par son homogénéité. La ligne d'avants, très mobile, joue avec entrain et courage. Elle est trop légère, malheureusement, pour pouvoir s'assurer l'avantage en mêlée.

Les demis jouent très honorablement, servant adroitement leurs trois-quarts, mais manquent un peu d'à-propos dans la défense.

La grande force de l'équipe est dans la ligne de trois-quarts qui est réellement remarquable. Ses deux centres puissants et vites, aux attaques variées et effectives, pourraient tenir cette place avantageusement, dans n'importe quelle équipe française. Les deux ailiers complètent heureusement la ligne. L'ailier gauche, petit et léger, très difficile à arrêter, est extrêmement redoutable près des buts. Sur un déplacement de jeu, il sait saisir le ballon en pleine vitesse et l'essai est inévitable. L'autre ailier, extrêmement vite, demande à recevoir la balle lancée en vitesse. Remarque intéressante : possède de superbes crochets.

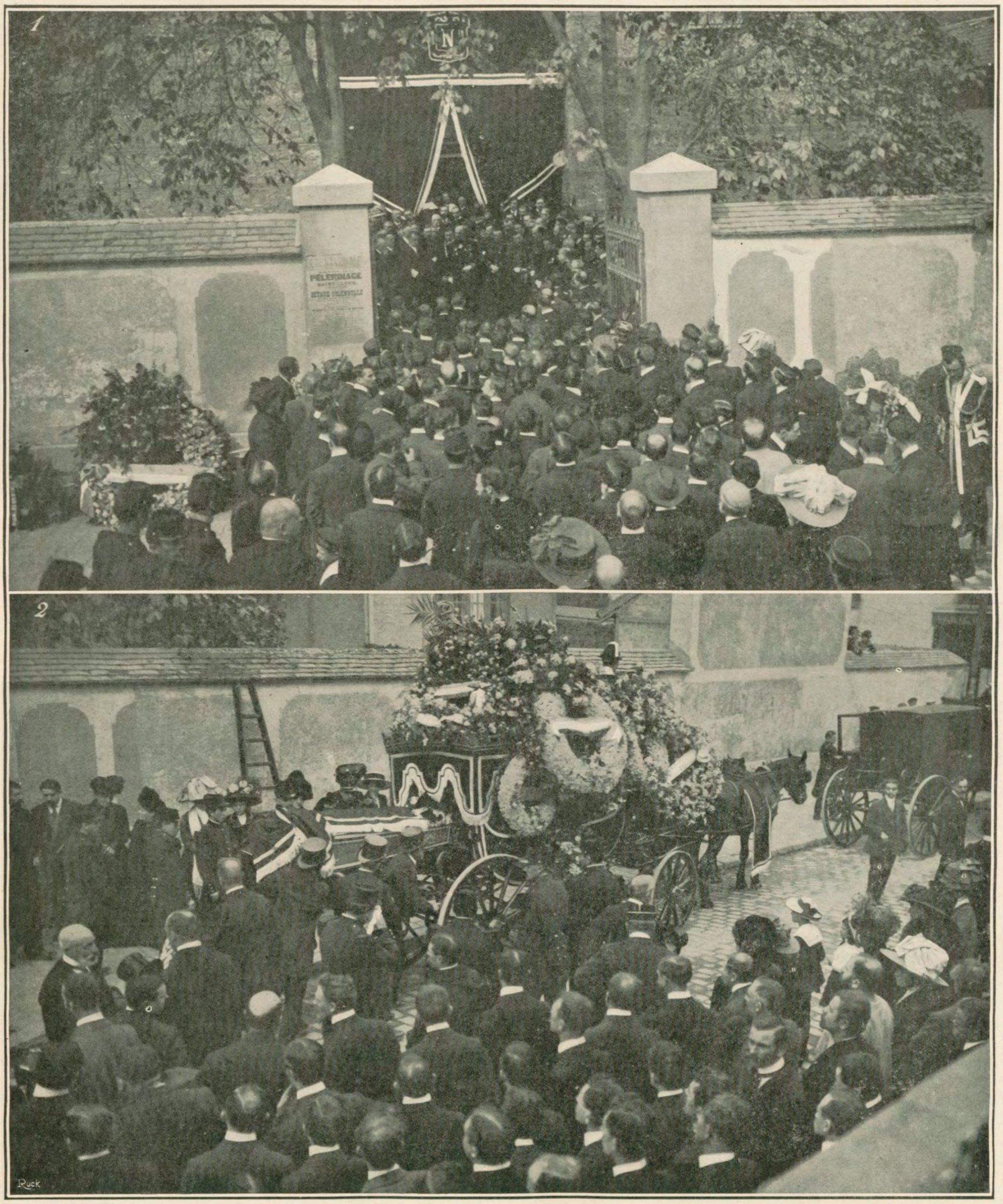
L'arrière, qui a fait des parties absolument remarquables; joue également trois-quart aile, il est malheureusement assez irrégulier.

Tels sont les principaux renseignements concernant cette jeune équipe, fondée il y a à peine quelques mois, qui est parvenue sinon à vaincre, du moins à tenir en échec l'ancien champion de France, et l'actuel tenant du championnat de Paris; que ne peut-elle faire avec un capitaine comme Ch. Vareilles? Nous avons, cette année, été heureux d'applaudir aux remarquables performances de ses poulains; l'an prochain qui sait si nous n'aurons pas à les saluer du titre de champion.

Jean Auger.

Nous prions les clubs susceptibles de figurer dans cetue série de nous envoyer photographies et documents.

LES OBSÈQUES DE NIEUPORT



LE SUPRÊME HOMMAGE AU HÉROS (Plaques Jougla.)

Le mardi 19 septembre ont été célébrées les obsèques du regretté Nieuport. La Légion d'Honneur n'ayant pu lui être officiellement décernée, les honneurs militaires ne lui furent pas rendus. Mais il y avait mieux et l'église de Suresnes était trop petite pour contenir la foule profondément émue où on remarquait toutes les notabilités de l'aviation civile et militaire. — 1. Le général Faurie, représentant le ministre de la guerre, prononce son discours. — 2. Le départ pour la dernière demeure.

BOUCHARD TRIOMPHE DE DUBÉDAT

Louis Bouchard.
Louis Bouchard qui va rencontrer Bouin sur une heure, vient de battre Dubédat sur 10 kilomètres.

Bouchard passe Dubédat.
Au 5e kilomètre, Louis Bouchard passait en tête, puis réussissait à doubler Dubédat. Il terminait les 10 kilomètres en 32 m. 25 s. alors que son adversaire mettait 34 m. 21 s. pour finir.

Henri Dubédat.
Dubédat qui va partir au régiment, a été battu de 500 m. sur 10 kil. dimanche à Buffalo par Bouchard.

LES VÉHICULES INDUSTRIELS

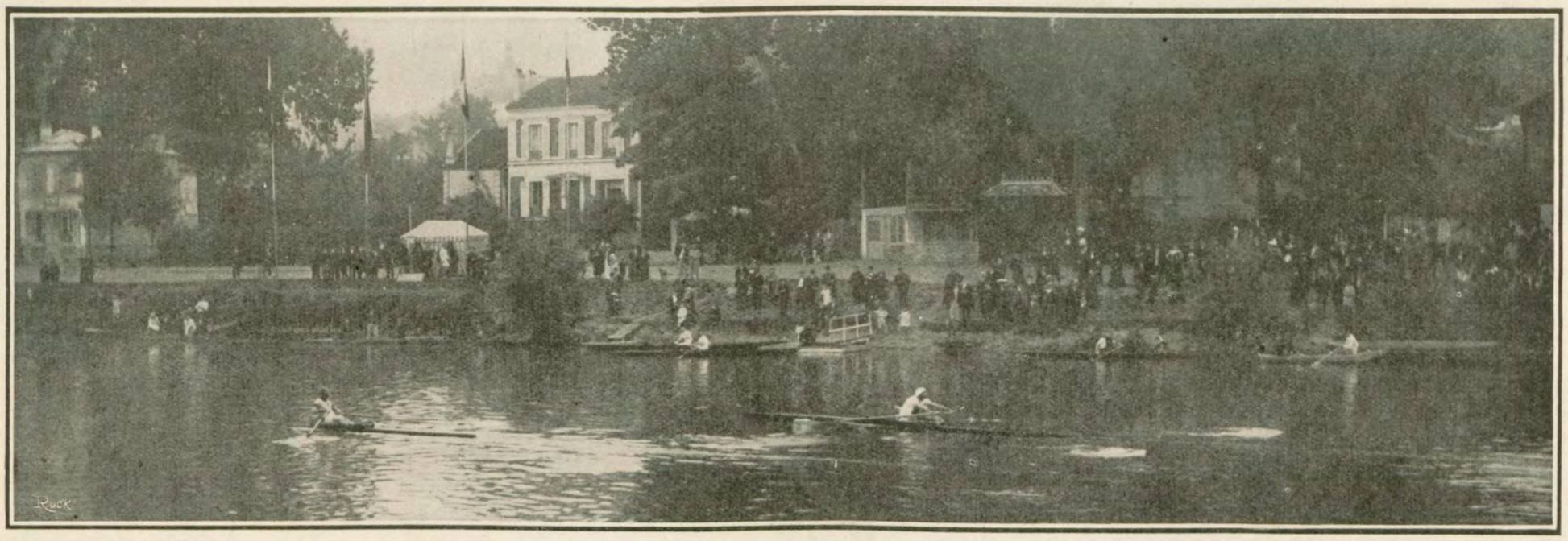
Au dernier concours des véhicules industriels, parmi ceux qui se comportèrent le mieux, on remarqua surtout les camions Bayard-Clément du type de 2.500 kilos. Aussi, le ministre de la Guerre n'a-t-il pas hésité à allouer sa prime à ces véhicules qui firent merveille sur la route, malgré les difficultés sans nombre de l'épreuve.

UN LAURÉAT DU CONCOURS DES VÉHICULES INDUSTRIELS

LA COUPE DE PARIS

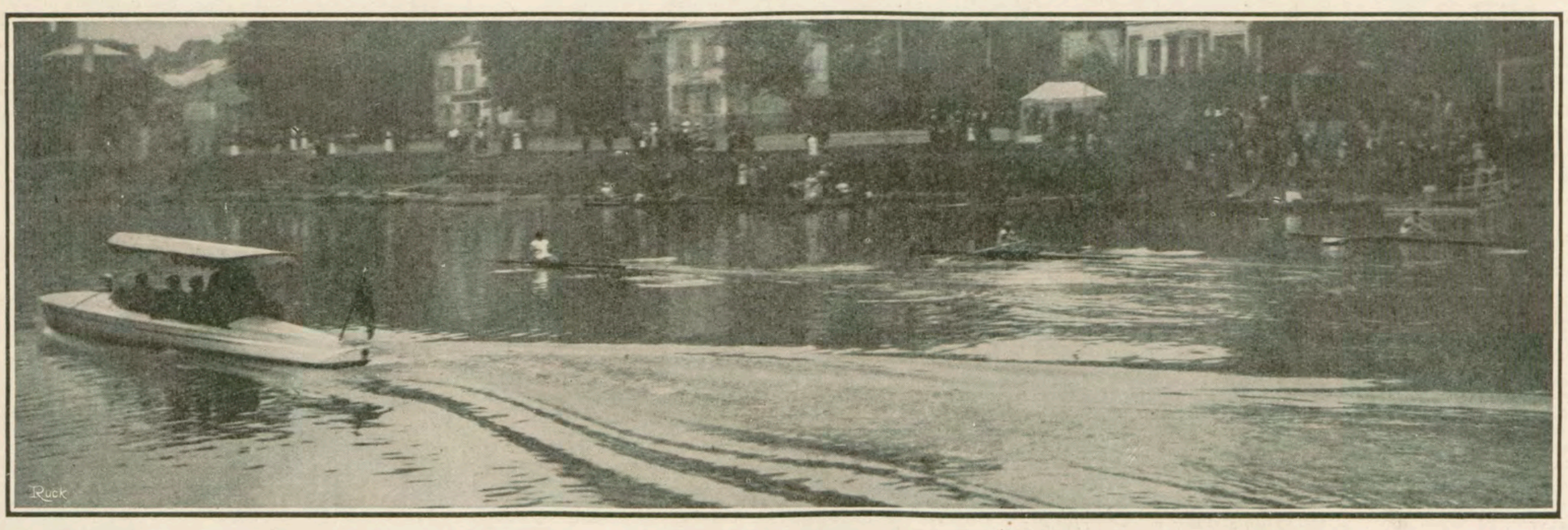
La finale des débutants.

Les épreuves de la Coupe de Paris se sont disputées dimanche dernier dans le bassin de Neuilly-sur-Marne-Le Perreux. La finale des débutants est revenue à Wrobel devant Saillet. La course avait été recommencée, Saillet étant tombé à l'eau lors du premier départ.



La finale des vétérans.

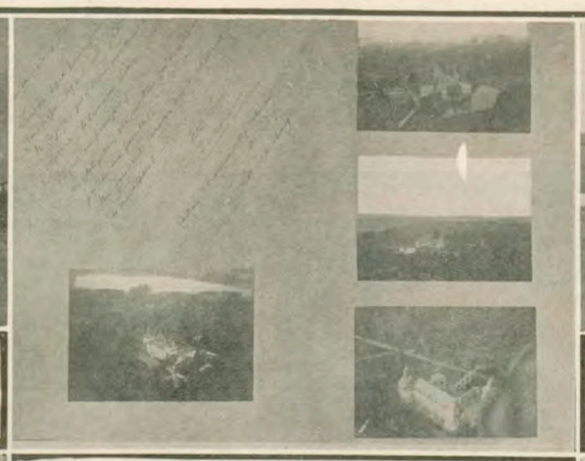
Rocchesani, de la Basse-Seine, après une très belle course réussit à s'assurer une longueur et demie sur Tournier, de la Société Nautique de Tours qui lui oppose une opiniâtre défense. Tournier est âgé de 52 ans.

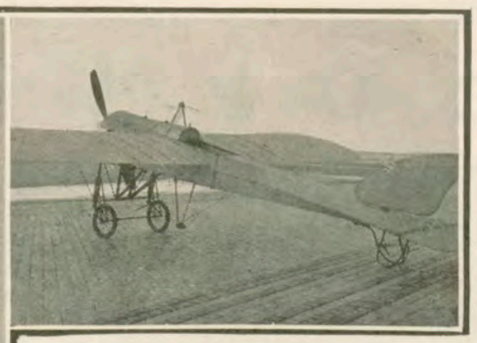


La finale des seniors.

Successivement Rocchesani, de la Basse-Seine, Boissière, de la Société d'Encouragement et Monney-Bouton, de la Société Nautique de la Marne, s'étaient classés pour la finale. Rocchesani fut obligé de s'avouer vaincu derrière Boissière qui gagnait d'une longueur.

L'aviateur français Lacombe, vole au-dessus de la Corogne sur son monoplan Deperdussiu.





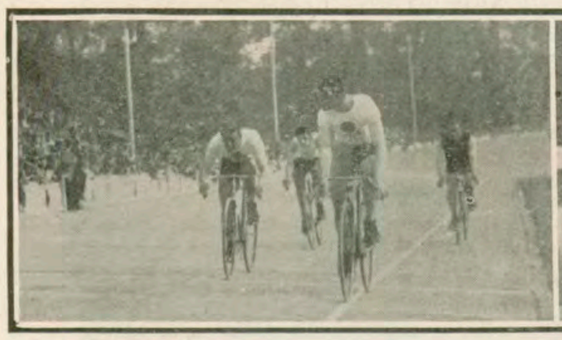
Un nouveau Blériot de course a été expérimenté à Hardelot par Leblanc qui réussit du 130 à l'heure.

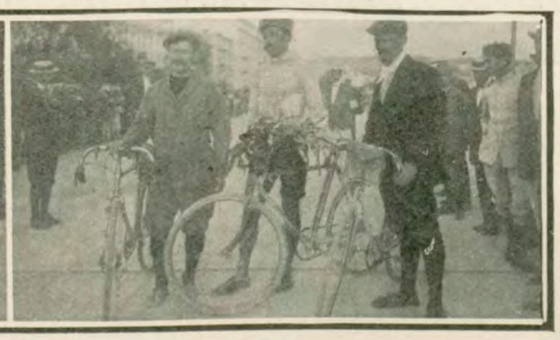
L'aviateur belge de Lamine prend du haut des airs de curieuses photographies de son château et de son parc.

En attendant sa rencontre avec Johnson, Bombardier Wells charme les loisirs de son entraînement en jouant au tennis.

L'Aviron Bayonnais remporte la Coupe Glandaz considérée comme un véritable championnat de débutants, et la Coupe Eyssartier.

Félix Goathals de Calais qui avait gagné deux étapes dans le Circuit français, remporte la course de 150 kilom. en 4 h. 58.

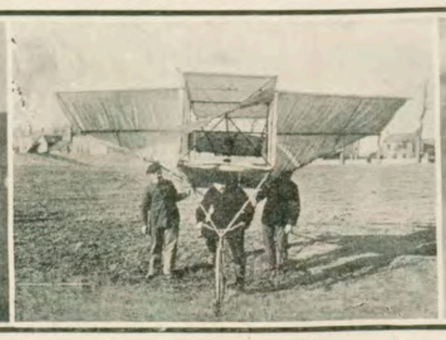




Au cours de la réunion franco-anglaise de Londres, Wingsbury triomphe facilement de Masson et Dupoux. Le team français fut d'ailleurs complètement battu.

A Denain, un cycliste ingénieux, Maurice Desmul, a muni sa bicyclette d'un dispositif lui permettant de promener sa petite fille.

La course cycliste Draguignan-Digne, une des courses classiques du littoral méditerranéen, est revenue, après une belle lutte, à Jean Novo, devant Morini.



Le quartier-maître Jezequel mort à bord de la Gloire, était joueur de football et coureur à pied.

A Vienne, le Prix du Jubilé, une des épreuves classiques, 47000 couronnes, se courant sur 2400 mètres est revenu à Verwa monté par Korb.

Un sportsman ingénieux, le comte de Purseux, a inventé une bicyclette volante à laquelle est adjoint un moteur d'un cheval 1/4.

La course pédestre dite Tour de Lyon, qui remplace le Tour de Lyon à la marche, revient à Norgellet.

Principaux Résultats techniques du 18 au 24 Septembre

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 22 SEPTEMBRE. — L'aviateur Mahieu bat le record de la hauteur avec son passager, Fray, montant à 2.460 mètres.

SAMEDI 23 SEPTEMBRE. — New-York. — Franck Miller, aviateur américain, se tue à Troy (Ohio).

Mansfield. — Castellane, surnommé le démon, se tue en tombant de près de 1.200 mètres.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 24 SEPTEMBRE. — *Course à pied.* — Buffalo. — 250 mètres. — 1. Gineston, en 32 s. 1/5; 2. Roberts; 3. Lolliot.

Match Bouchard-Dubédat, 10 kilomètres. — 1. Bouchard, en 32 m. 25 s ; 2 Dubédat, en 34 m 21 s.

Water-Polo. — *Piscine de la Gare.* — Tourcoing bat Nice, par 6 buts a 2, gagnant le Championnat de France.

CYCLISME

DIMANCHE 24 SEPTEMBRE. — Vélodrome d'hiver. — *Prix des Abonnés* (2.000 mètres). 1. Bader; 2. Jacquard; 3. Martin.

Grand Prix de Boulogne (50 kilomètres derrière motocyclettes : 1. L. Didier, en 43 m. 11 s. 3/5 ; 2. Guignard; 3. Bouhours; 4. Sérès très loin.

HIPPISME

LUNDI 18 SEPTEMBRE. — Saint-Cloud. — *Handicap d'automne* (10.000 francs, 3.600 mètres) — 1. Bénédictin de Soulac (Garner), à M. A. Aumont; 2. Flor Fina; 3. Le Grésil. — P. M. : gag. 50 fr. 50; pl., 27 fr. 50 et 29 fr. 50.

MARDI 19 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Soukaras* (haies, 10.000 francs, 2.500 mètres). — 1. Prince de Saint-Taurin (A.-V. Chapman), à M. L. Lucas; 2. Causerie; 3. L'Argentière. — P. M. : gag., 21 fr. 50; pl., 13 fr. 50 et 18 francs.

MERCREDI 20 SEPTEMBRE. — Le Tremblay. — *Prix le Sancy* (20 000 francs, 2.600 mètres). — 1. As d'Atout (O. Neill), au marquis de Ganay; 2. Traversin; 3. Gavarni III. — P. M. : gag., 27 francs , pl., 21 francs et 22 francs.

JEUDI 21 SEPTEMBRE. — Maisons Laffitte. — *20e Prix Biennal de Maisons-Laffitte* (20.000 francs, 1.000 mètres). — 1. Montrose II (O'Neill), à M W. K. Vanderbilt; 2. Jarretière; 3. Dundee II. — P. M. : gag., 15 fr. 50; pl., 21 fr. 50 et 23 fr. 50.

DIMANCHE 24 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Prix de Madrid* (10.000 francs, 2.000 mètres). - 1. Carlopolis (Ch Childs), au baron Foy; 2. Ravigotte; 3. Bay Chersy. — P. M. : gag., 15 fr. 50; pl , 12 francs et 16 fr. 50.

Prix de Satory (21.000 francs, 4.000 mètres). — As d'Atout (J. Reiff), au marquis de Ganay; 2. Bénédictin de Soulac; 3. Reinhart. — P M. : gag., 13 fr. 50.

Prix de la Salamandre (15.000 francs, 1.400 mètres). — 1. Shannon (Reid), à M. Duryea : 2. Rainoire; 3. Gayotle. — P. M : gag., 124 fr. 50, pl., 31 fr. 50, 30 francs et 50 fr. 50

Prix du Prince d'Orange (25.000 francs, 2.400 mètres). — 1. Alcantara II (Milton Henry), au baron de Rothschild; 2. Ossian; 3. Italus. — P. M. : gag., 16 fr. 50; pl., 12 fr. 50, 18 francs.

LE MONDE ET LES SPORTS

LE Syndicat des coureurs cyclistes organise pour lundi prochain, une réunion à son bénéfice. Le programme en a été élaboré par notre confrère Henri Robert, de la *Presse*, et secrétaire du Syndicat. Nul doute que les spectateurs ne viennent en grand nombre contribuer à assurer le succès de cette fête de charité, à laquelle prendront part tous les champions français et étrangers.

L'AVIATEUR Weymann nous a adressé la lettre suivante :

« Monsieur le Directeur,

« On vient de décorer de nombreux aviateurs On a refusé la croix à notre regretté Nieuport Ne trouvez-vous pas qu'il serait de la plus stricte justice d'accorder cette distinction honorifique à tous les constructeurs avant de songer aux pilotes ? Et avant les constructeurs même, ne devrait-on pas se rendre compte que tous les appareils qui évoluent le doivent au moteur rotatif, dont les frères Seguin ont doté l'aviation. Sans lui, nous ne pourrions pas nous servir de nos ailes. Et pourtant les frères Seguin ne sont pas décorés de la Légion d'honneur ! J'ai l'espoir que cet appel impartial au gouvernement français, finira par être entendu. Une campagne est menée en ce moment pour la décoration des Seguin, d'Esnault-Pelterie et de Morane. Malgré ma nationalité d'Américain, je suis heureux de m'y associer. »

Nous sommes absolument de l'avis du sympathique vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett et nous souhaitons voir cesser cette injustice flagrante.

LA nouvelle nous vient d'Amérique, naturellement ; si elle est vraie, elle est, il faut l'avouer, absolument inattendue.

Donc, les missionnaires catholiques ont eu l'idée, pour donner libre cours à leur prosélytisme, de faire construire une église automobile avec laquelle ils vont de pays en pays porter la bonne parole.

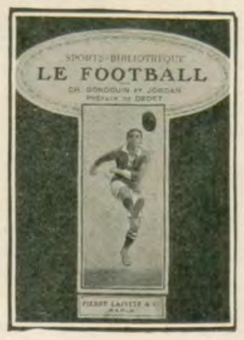
L'ÉPREUVE d'endurance militaire a eu dernièrement son épilogue ; par les soins du ministre de la guerre, de nombreux camions ont été primés, le chiffre s'en monte à dix-neuf. Nous sommes heureux de relever dans les nombreux constructeurs dont les véhicules ont obtenu ces récompenses méritées les noms de Berliet, de Clément Bayard et de Diétrich. Nul plus que nous ne pourra applaudir aux décisions du jury ; il est certain, en effet, que les voitures primées ont fait preuve, pendant un mois, d'une résistance à toute épreuve.

DUBEDAT vient d'être battu par Bouchard, c'est fort bien ; ce qui l'est moins, c'est la valeur des prix touchés par les deux pedestrians.

La bourse était, en effet, de 150 francs à partager, deux tiers au premier, un tiers au second, de plus, les coureurs appuyaient leurs chances d'un pari de 50 francs. Il s'en suit que le vaincu Dubedat n'aurait tiré aucun profit de la rencontre si un sportsman généreux, le lieutenant Brulé, ne lui avait octroyé une pièce de 10 francs. Ceci peut laisser rêveur ; toucher 10 francs pour un pareil effort, et lorsque l'on est professionnel semble absolument extraordinaire.

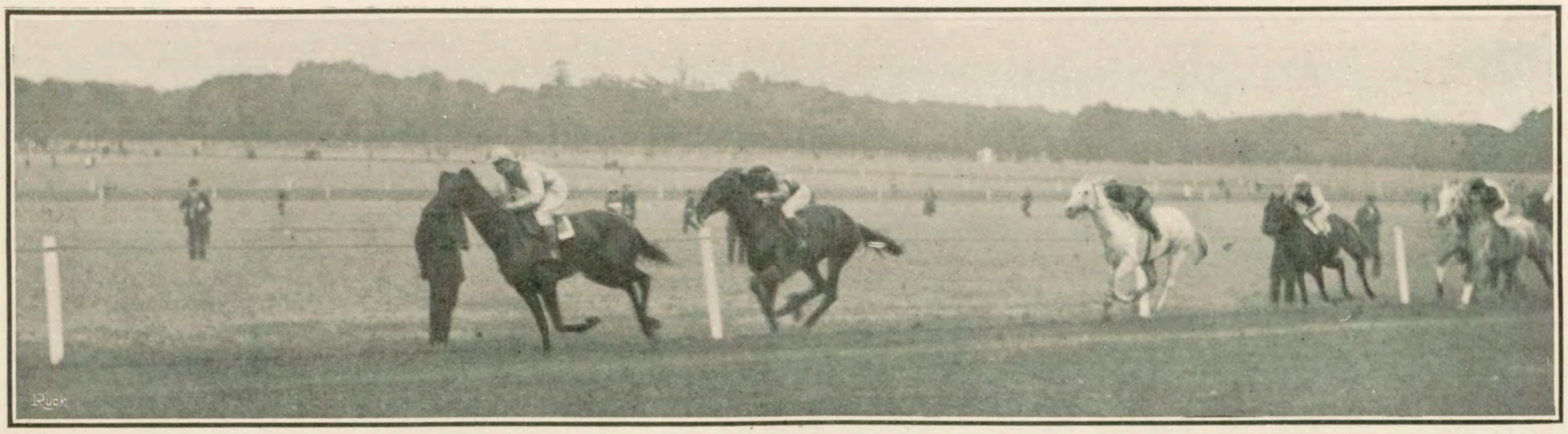
CE QU'IL FAUT LIRE

Le Lynx, par Michel Corday et Daniel Couvreur, est en vente au prix de 3 fr. 50 à la libr. Pierre Lafitte et Cie.



Le Football, par Charles Gondouin. (Coll. *Sports Bibliothèques*) est en vente au prix de 6 fr. à la libr. Pierre Lafitte et Cie.

LES COURSES DE LONGCHAMP



Carlopolis Bay Cberry Accroche-Cœur Ravigote Autoursier

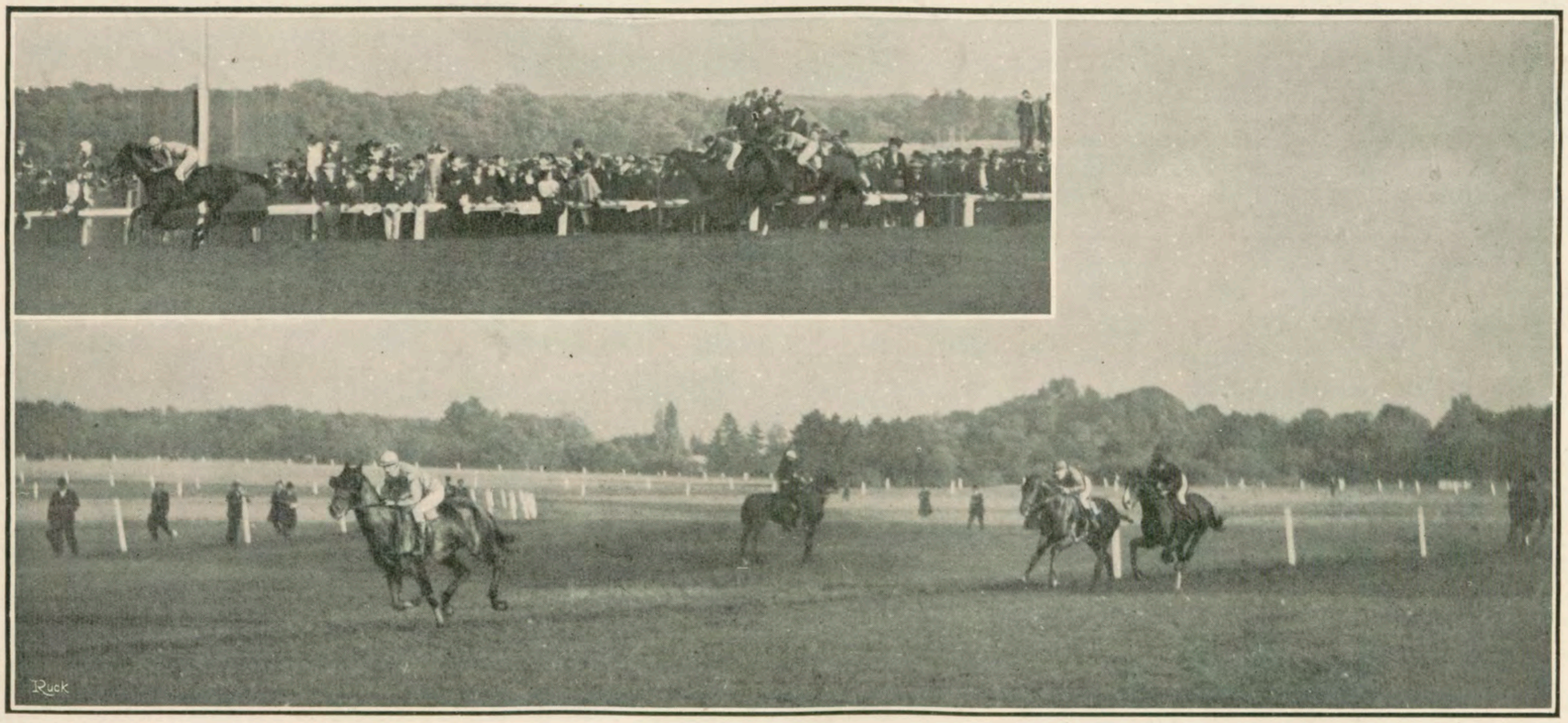
Le Prix de Madrid (2.000 mètres, 10.000 francs.) — Longchamp, 24 septembre.

Carlopolis menait de bout en bout. Bay Cherry tentait en vain dans le tournant un bon effort. Dans la ligne droite, Ravigote venait lui enlever la seconde place dans un rush impressionnant.

As d'Atout Bénédictin de Soulac Reinhart

Le Prix de Satory au second tour 4.000 mètres, 20.000 francs.)

Reinhart a mené au début. Le train est resté lent pendant la plus grande partie du parcours. En face, As d'Atout passait en tête et triomphait facilement par une longueur et demie sur Bénédictin de Soulac et trois longueurs sur Reinhart. En médaillon, l'arrivée.



Alcantara II Ossian Italus Siegfried

Le Prix du Prince d'Orange (2.400 mètres, 25.000 francs.) — Dans la montée.

Alcantara II a pris la tête et augmentait sans cesse son avance pour gagner de trois longueurs sur Italus. Ossian, 3e, à une demi-longueur. En haut, l'arrivée.

LES COURSES DE LA SEMAINE

As d'Atout Traversin Gavarni III

L'arrivée du Prix Le Sancy (2.600 mètres. 20.000 francs). — Le Tremblay, 20 septembre.

As d'Atout, le vainqueur du Grand Prix, effectuait sa rentrée. Il menait devant Traversin et Gavarni III. Dans le dernier tournant, celui-ci se rapprochait. Traversin et lui attaquaient As d'Atout dans la ligne droite, mais ne pouvaient le remonter complètement.

Jarretière Montrose II Pétulance

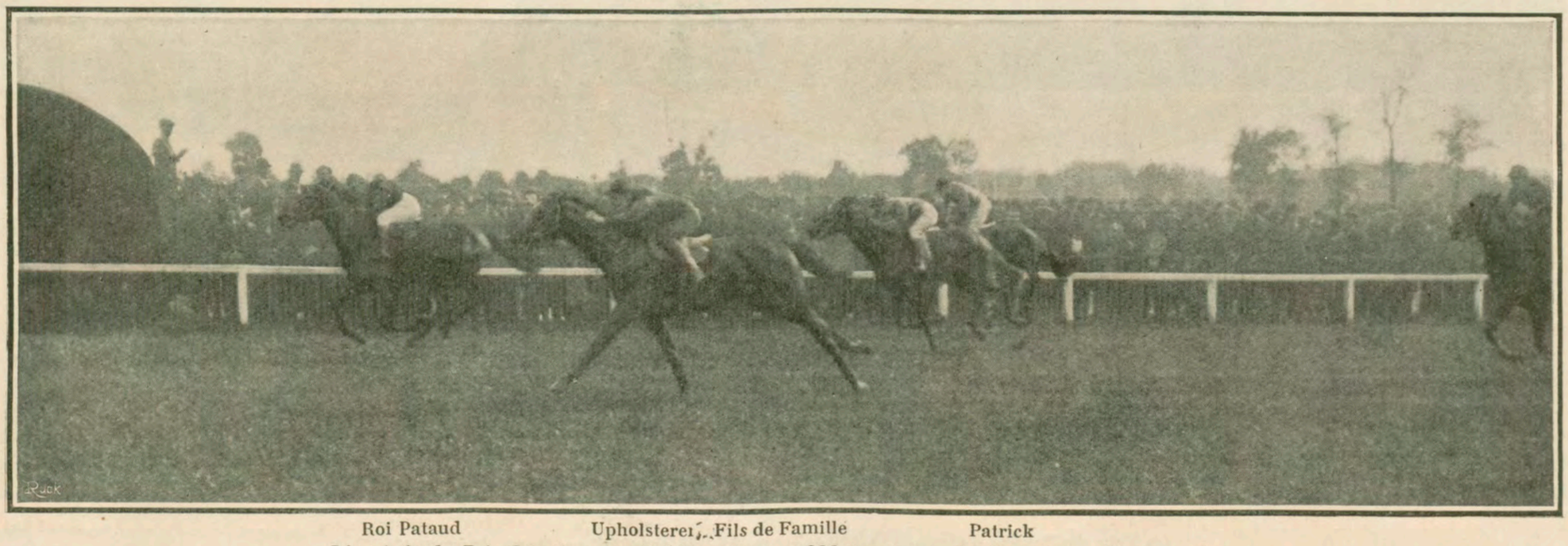
L'arrivée du Biennal (1.000 m., 20.000 fr.) — Maisons-Laffitte, 21 septembre.

A la distance, Pétulance et Dundee II se rapprochaient de Montrose II et de Jarretière, mais ne pouvaient inquiéter Montrose II.

Causerie Chantecler L'Argentière III St-Taurin

Le Prix Soukaras, (haies, 2.500 m., 10.000 fr.) — Saint-Ouen, 19 septembre.

Après la dernière haie, Prince de Saint-Taurin prenait l'avantage pour l'emporter d'une longueur et demie sur Causerie.



Roi Pataud Upholsterer Fils de Famille Patrick

L'arrivée du Prix Strathconan (1.000 mètres, 4.000 francs). — Le Tremblay, 20 septembre.

A la distance, Roi Pataud survenait et résistait à l'effort d'Upholsterer qui, marquant un écart, succombait d'une demi-longueur. Fils de Famille était troisième à une longueur et demie et Patrick, quatrième à deux longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.